Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 7
Juli 2003
52. Jahrgang

Deutschland 3,50 €
Österreich 4,- €
Schweiz 6,90 sFr
Benelux 4,- €
Frankreich 4,- €
Italien 4,60 €
Dänemark 39,- dkr



B13411

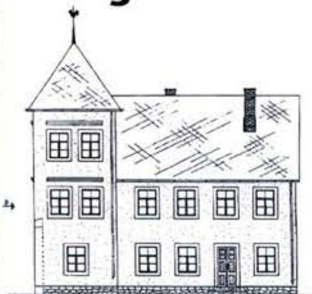
TESTS

DIESEL-NOVITÄT:
Rocos Hercules

DIESEL-NOSTALGIE:
Märklins PA

WERKSTATT

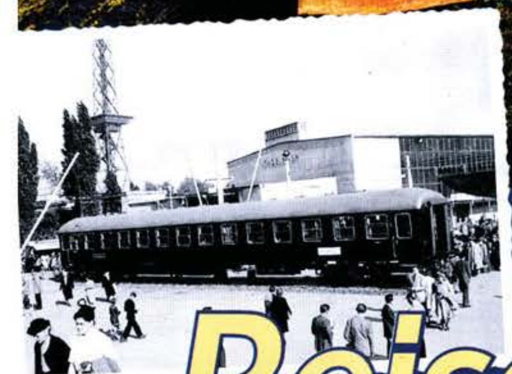
Herrenhaus – Blickfang am Anlagenrand



CHEMNITZER SANDBAHN-FAHRER
Ausgebremst und abgewunken

NORDLICHTER-MODULANLAGE
Nebenbahn auf 30 Metern

DER FÄHRBAHNHOF PUTTGARDEN
Zug-Vögel auf Fehmarn



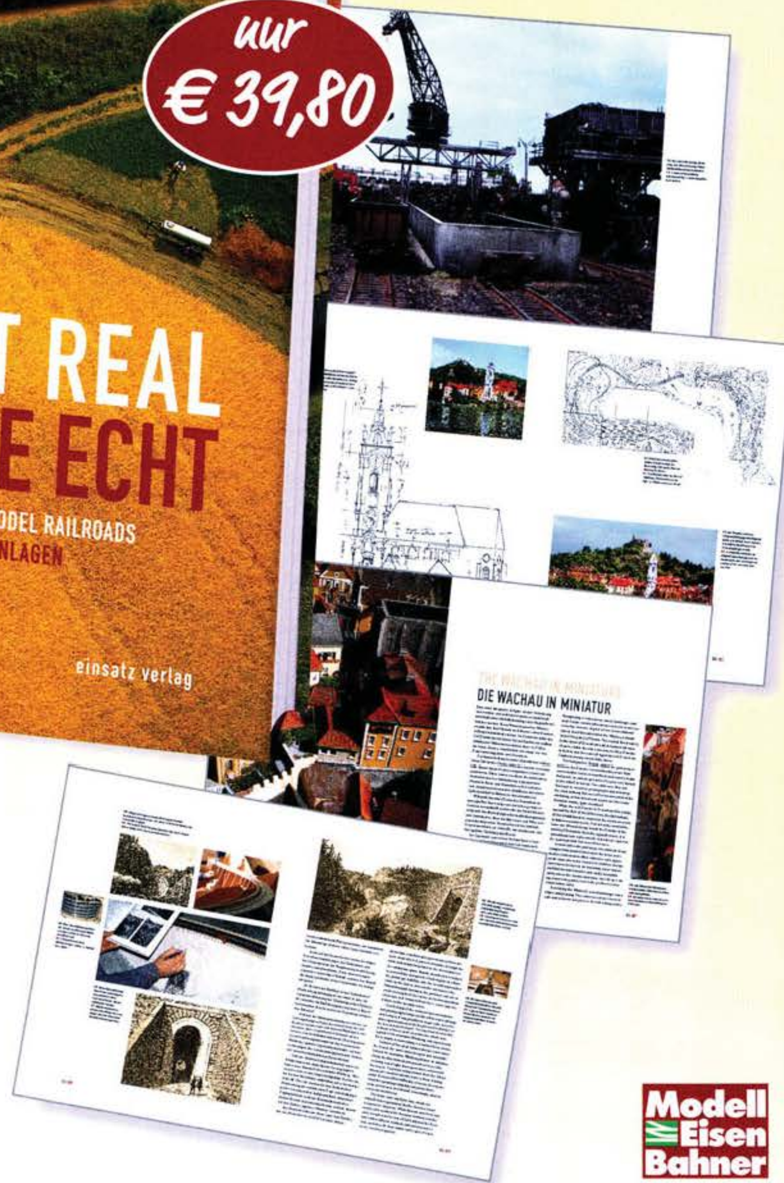
50 Jahre 26,4-Meter-Schnellzugwagen

Reisen mit der Bundesbahn

Der lange Standard setzte Maßstäbe

»...und siehe, es war sehr gut.«





Nach einer nicht ganz unbekannten Geschichte wurden Himmel und Erde binnen sechs Tagen erschaffen, am siebenten Tag ruhte der Schöpfer – so entstand die Welt.

In diesem Buch geht es um Welten im Miniaturformat, geschaffen von Josef Brandl in gut 30.000 Arbeitsstunden.

Diese Modellbahn-Anlagen – große Spielsachen für große Jungs – baut der Profi Brandl für Auftraggeber aus ganz Europa: Er versetzt Berge und Täler, Wälder, Flüsse und Seen – von den Alpen bis zum Flachland.

Markus Tiedtke fotografierte für dieses Buch nicht nur die eindrucksvollsten Ansichten, sondern gewährt auch einen Blick in des Meisters Werkstatt. Gehen Sie auf Entdeckungsreise und ergründen Sie, wie Brandl seine Szenerien zaubert.

Modell Eisen Bahner

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an: MEB-Verlag GmbH, Bestell-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried



M/B 07/03

Bestellkarte für das Modellbahnbuch „FAST WIE ECHT"

Bitte liefern Sie mir das Buch FAST WIE ECHT zum Einzelpreis von € 39,80 zzgl. Porto und Verpackung € 4,50. Bei Bestellung von mehr als einem Buch bitte Anzahl angeben: ______ Stück

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten. Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der einmaligen Abbuchung.

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) Bankleitzahl

Bankinstitut:

☐ Bargeld liegt bei ☐ Scheck liegt bei

Datum Unterschrift (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

INHALT

VORBIL D

MODELL

AUSSERDEM



90 Modul-Macher
Eingleisige Bahnstrecken können auch in H0 ganz schön Platz beanspruchen.



24 Doppeljubiläum
Zwei bekannte Bahnen im Kanton Graubünden werden 100 Jahre.

Heimatforschung im Maßstab 1:87 84
Im Selbstbau entstehen bei Dr. Lutz Mohr nahezu perfekte Fahrzeugmodelle der Bäderbahn „Molli".





14 Muster-Maßstab M
Mit neuen 26,4-Meter-Schnellzugwagen begann vor 50 Jahren eine bis heute erfolgreiche Karriere.



38 Ruhe auf der Sandbahn
Vor allem dem Güterverkehr diente die Chemnitztalbahn nach Wechselburg 100 Jahre lang.

DB AG

Bruchlandung

● Anna Brunotte, die Erfinderin des neuen Preissystems der Bahn hat es erwischt. Sie kann jetzt Stellenanzeigen studieren. Vor der Einführung im vergangenen Dezember wurde sie noch selbstbewußt zitiert mit den Worten: „Entschieden wird am Schalter." Das ist inzwischen geschehen. Nachdem alle Verantwortlichen nun ein halbes Jahr auf eine brennende Lunte starrten, ist am 20. Mai 2003 die Bombe geplatzt. Die Zahlen sprachen gegen die neuen Preise. Der Rückgang bei den Fahrgästen, seit Einführung des neuen Preissystems minus 14,9 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, konnte glaubwürdig nicht mehr nur mit der schlechten konjunkturellen Lage, dem Wetter, der Konkurrenz durch Billigflieger und den Unzulänglichkeiten der Fahrzeughersteller erklärt werden. Der Druck von Fahrgastverbänden, Kunden und schließlich auch des Eigners Bund, der inzwischen Angst um den bereits in die Ferne gerückten Börsengang hatte, führten zur Rotation des Personalkarussells bei der Aufsichtsratssitzung: Den Hut nehmen müssen der Vorstand für Personenverkehr Christoph Franz und sein Marketingchef Hans-Gustav Koch. Nachfolger von Franz wird der ehemalige Technikchef Karl-Friedrich Rausch. Auch Horst Föhr, Vorsitzender der Geschäftsführung für DB Services, ließ sich am selben Tag beurlauben. Gleichzeitig wurde der Vertrag mit Bahnchef Mehdorn bis zum Jahr 2008 verlängert. Gerüchteweise hieß es, Mehdorn habe bei einem Treffen mit Bundeskanzler Schröder gedroht, andernfalls den Bettel hinzuschmeißen. Dem Kanzler sei noch die unsägliche Suche nach einem Telekomchef im vergangenen Jahr bewusst gewesen, deshalb habe er dem Verlangen Mehdorns entsprochen. Bundesverkehrsminister Stolpe betonte umgehend sein Vertrauen in den als Sanierer gerühmten Konzernlenker, forderte die Bahn gleichzeitig unmissverständlich zu mehr Kundenorientierung auf. Nur einen Tag nach dem personellen Paukenschlag folgte bei der Verkündung der Quartalszahlen der nächste Schock. Der Verlust der DB AG im Vergleich zum Vorjahreszeitraum stieg um 38 Millionen Euro und betrug im ersten Vierteljahr 120 Millionen Euro. Erstmals wurde bei diesem Anlass zugegeben, dass es auch am neuen Preissystem liege. Erste Sofortmaßnahme ist die Senkung der umstrittenen Stornogebühren für „Plan&Spar"-Tickets von maximal 45 Euro auf einheitlich 15 Euro. Alle weiteren Verbesserungen sollen binnen kürzester Zeit eingeführt werden, wobei die Bahn mit einem Zeitraum von drei Monaten rechnet, um das alte neue Preissystem kundenfreundlicher zu gestalten. Für die immer wieder geforderte Wiedereinführung der beliebten alten Bahncard sehe man dennoch kaum Chancen. Die treuen Kunden dürfen sich demnächst hoffentlich wieder auf eine Bahn freuen, die nicht gegen sie gerichtet ist. Die Reduktion der Stornogebühren, so der allgemeine Tenor der Betroffenen, kann nur ein erster Schritt sein. Dringend sei, etwas für die Kunden zu tun, denen die frühere Flexibilität der Schiene mit gleichzeitiger Sparmöglichkeit wichtig war.

Foto: Haucke



Bahnchef Mehdorn steht extrem in der Kritik, dennoch wurde sein Vertrag vorzeitig verlängert. Auch weil der Kanzler noch immer zu ihm steht oder, wie böse Zungen behaupten, mangels Alternative.

Foto: Heinrich



Gerne hätte der Bahnvorstand der Industrie den Schwarzen Peter für die schlechten Zahlen zugeschoben. Die Probleme vor allen Dingen mit ICE-Zügen mehrten tatsächlich nicht den Ruf des Unternehmens. Jüngstes Beispiel: Das EBA ließ mehrere Achsen der Diesel-Neigetechnikzüge 605 beim Fraunhofer-Institut in Darmstadt untersuchen. „Die Achswellen haben der Dauerbelastung des Neigebetriebes nicht standgehalten", so Mark Wille, Sprecher des EBA. Seit dem 27. April gilt nun offiziell ein Notfahrplan zwischen Nürnberg und Chemnitz. Zwei Zugpaare entfallen ersatzlos, und nur noch ein Zugpaar pro Tag fährt über Bayreuth, alle anderen über Marktredwitz. Der Einsatz des ICE auf dieser Strecke steht damit auf der Kippe, denn die Züge sind chronisch leer, im Gegensatz zu den mit BR 610 und 612 gefahrenen RE. Begegnungen zweier ICE-TD in Chemnitz wird es in nächster Zeit nicht geben

LAUSITZ

Wir spielen DDR

● Dieser Leitidee folgten am 26. und 27. April 2003 gut 100 Eisenbahnfreunde und erfreuten sich an einem Foto-Sonderzug, der einen typischen Sammler-Nahgüterzug, bestehend aus 14 älteren Güterwagen, nachstellte. Gezogen wurde das Ensemble von der Löbauer 528080. Die ostsächsischen Eisenbahnfreunde wollten aber nicht nur einen typischen Güterzug auf ihre Bilder bannen, sondern riefen auch Besitzer alter Pkw auf, mit ihren Oldies den Zug zu begleiten. Viele fanden sich, von denen sich einige auch authentisch wie zu DDR-Zeiten einkleideten.



Foto: A. Brunschede

In Neuselza-Spremberg müssen der ZAZ 968 und der Trabi auf die Durchfahrt des westwärts dampfenden DNG 80491 warten.

SCHWEIZ

Lötschberg-Basistunnel

● Ein weiterer Meilenstein am Lötschberg-Basistunnel wurde am 14. Mai 2003 termingerecht erreicht. Mit dem zweiten Durchschlag sind schon 80 Prozent des gesamten Tunnelsystems ausgebrochen. Der Tunnel wird von Frutigen im Kandertal nach Raron im Wallis insgesamt 34,6 Kilometer messen. Er entsteht an fünf Baustellen mit zwölf Vortrieben. Fünf davon waren Mitte Mai beendet. Zur Zeit arbeiten 1400 Personen im Tunnel. Der zweite Durchschlag fand nach genau 1000 Kalendertagen Arbeit statt, umfassend den Ausbruch von 7492 Metern Tunnelröhre, 22 Querverbindungen, einer Diensthaltestelle sowie der Spurwechselkaverne Adelrain. Die Hauptarbeit erfolgte vom Zwischenangriff Mitholz (bei Blausee) aus. Ab dem Nordportal Frutigen entstanden nur 120 Meter Tunnel, jedoch unter schwierigen Bedingungen im Lockergestein nur fünf Meter unter der in Betrieb stehenden BLS-Bergstrecke. Die Belegschaften konnten am Festakt die Gratulation des Vorsitzenden der BLS AlpTransit AG, Peter Teuscher, sowie der Tunnelpatin, Alt-Regierungsrätin Dori Schär-Born, entgegennehmen. Ihr stand die Ehre zu, die Durchschlags-Sprengung auszulösen.



Foto: Armin Schmutz

Der Salat steht bereit als Auftakt zum Dreigangmenü für die feiernden Mineure in der Spurwechselkaverne von Adelrain. Wein und Bier ersetzte am 14. Mai 2003 das im Tunnel reichlich fließende Bergwasser.

Halt erwarten nur frommer Wunsch?



Dr. Karlheinz Haucke

Das ist schon deprimierend: Da erzählt der noch immer nicht abbezahlte Spiegel an der Wand, sie sei die Schönste im ganzen Land, und dann fällt die derart Hofierte bei jeder Schönheitskonkurrenz mit Pauken und Trompeten durch.

Da leistet sich die Verschmähte ein Heer von Visagisten, Stylisten, Modisten und Propagandisten und der Erfolg? Keiner liebt sie, keiner mag sie, selbst die treuesten Freunde weichen lieber auf die Straße aus, um nicht mehr mit ihr gesehen zu werden.

Dabei wollte sie doch nur attraktiv und begehrenswert sein, hatte ganz auf ihre Antifaltenkur gesetzt und den lockenden Versprechungen des Kosmetik-Teams und der Schönheitschirurgen Glauben geschenkt.

Wie? Nein, dies ist kein Abgesang auf eine verhinderte Miss Germany. Die Rede ist von der Deutschen Bahn, jener Aktiengesellschaft, deren Aktienpakete angeblich längst geschnürt sind. Ob sie jemals geöffnet werden? Wer weiß, vielleicht erfolgt ihre Verschickung ja unfrei mit dem Vermerk „Gebühr zahlt unfreiwilliger Empfänger".

Schuld an der Misere: Die Umstände, die Medien, die Kunden. Bahnchef Hartmut Mehdorn fühlt sich und seine Bahn unverstanden. In ganz Deutschland? Nein, da gibt es ein Ministerium, dessen Bewohner hartnäckig Widerstand leistet: Für Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe ist der nach Umfragen unbeliebteste Spitzenmanager der Nation der „richtige Mann am richtigen Platz". Während vier ausgeguckte DB-Sündenböcke einpacken dürfen, wird Mehdorns Vertrag vorzeitig bis 2008 verlängert, ein Signal für „langfristige Verlässlichkeit".

Wie beruhigend: Kontinuität auch in den Fehlentscheidungen?

BAHNWELT AKTUELL

SACHSEN

99 715 dampft wieder

● Nach über 30 Jahren als Ausstellungsstück absolvierte 99 715 am 17. April 2003 ohne Probleme ihre Abnahmefahrt. Einen Tag später bespannte die ehemalige sächsische VI K erstmals wieder planmäßige Züge auf der Strecke Seifersdorf – Dippoldiswalde. Die 1927 in Chemnitz gebaute Maschine wurde unter der Fabrik-Nummer 4672 an die DRG geliefert. Bis 1936 fuhr 99 715 auf den Strecken des Thumer Schmalspurnetzes. Nach einem kurzen Gastspiel auf der Müglitztalbahn war sie ab 1938 auf dem Wilsdruffer Netz zu Hause. Nach der Stilllegung der Schmalspurbahnen um Wilsdruff wurde die VI K als eine der letzten ihrer Gattung 1973 abgestellt und als Denkmallok im Bahnhof Radebeul Ost entging die Maschine dem Schneidbrenner. Anfang der 90er-Jahre wurde sie an Eisenbahnfreunde verkauft. Im Sommer 2002 mietete schließlich die DB Services Südost GmbH Leipzig, Bereich Sächsische Schmalspurbahnen (SSB), 99 715 an und ließ sie in Meiningen betriebsfähig aufarbeiten. Dabei wurde lediglich die Bremsausrüstung modifiziert: Die VI K besitzt nun eine saugluftgesteuerte Druckluftbremse. Dafür erhielt die Lok auf der Heizerseite eine zweistufige Luftpumpe der Bauart Knorr. Die SSB wollen 99 715 in erster Linie für Sonderfahrten einsetzen.



Foto: Kasperzek

In Doppeltraktion mit der Radebeuler 99713 dampfte die wiederauferstandene 99715 auf der Weißeritztalbahn.

BAHNWERKE

Kein Interesse bei DB und Politik

● Für sechs Bahnwerke, die die DB schließen will, gibt es noch immer keine Lösung: Blankenburg, Chemnitz, Delitzsch, Zwickau, Nürnberg und Opladen. „Wir zweifeln an dem Willen des Unternehmens, überhaupt über Alternativen zur Schließung nachzudenken", so Transnet-Vorstand Alexander Kirchner. Die mögliche Übernahme durch einen Investor ist in Opladen und in Blankenburg letztlich gescheitert. Auch von der Politik ist nichts mehr zu vernehmen: Den Zusagen zum Erhalt der Bahnwerke Delitzsch und Opladen folgte bislang nichts, weder von Verkehrsminister Stolpe noch von Wirtschaftsminister Clement.

ZWISCHENHALT

Die ersten 100 Tage hat die Flex AG positiv bestanden. Die Nachfolge-Züge der vormaligen Interregios Hamburg – Flensburg beförderten zirka 25 Prozent mehr Fahrgäste.

Rheinland-Pfalz I: Das Land zieht eine positive Bilanz für den öffentlichen Nahverkehr des Jahres 2002. Mit 270 Millionen Fahrgästen wurden knapp zwei Prozent mehr befördert als im Vorjahr.

Rheinland-Pfalz II: Eine Studentin wurde in Germersheim beim automatischen Türschließen mit einem Arm eingeklemmt und mitgezerrt. An einem Vorsprung am Wagen fand sie Halt, ehe der Zug erst kurz vor Speyer gestoppt werden konnte. Bei Redaktionsschluss dauerten die Ermittlungen zur Unfallursache noch an.

Etwa 46 700 Trassenanmeldungen erhielt DB Netz für den Jahresfahrplan 2004, das sind 1,6 Prozent mehr als für 2003. Die Daten werden in konkrete Fahrplantrassen umgesetzt, im Falle von Nutzungskonflikten soll mit den Kunden nach einvernehmlichen Lösungen gesucht werden.

Das Unglück im ungarischen Siofok, bei dem am 8. Mai 2003 34 Menschen ums Leben kamen, hat nach vorläufigen Ermittlungen der Busfahrer des Unglücksfahrzeugs zu verantworten. Er kam selbst ums Leben, als er das rot blinkende Warnkreuz überfuhr. Ein vorausfahrender Bus hatte den Bahnübergang noch passiert.

Die ÖBB sollen in eine Holding mit drei eigenständigen Aktiengesellschaften für Infrastruktur, Personenverkehr und Güterverkehr umgewandelt werden. Der Bundeszuschuss soll nicht automatisch - wie bisher nach dem Bundesbahngesetz - erhöht werden. Langfristig wird eine Selbstfinanzierung über Trassenbenutzungsentgelte angestrebt.

Schleswig-Holstein hat mit der Bahn AG und privaten Eisenbahnen einen Verkehrsvertrag unterzeichnet. Er sieht streckenbezogene Laufzeiten mit Ende zwischen 2003 und 2014 vor. 38,5 Prozent der Leistungen gehen an NE-Bahnen.

Siemens Transportation Systems konnte sein Betriebsergebnis von Januar bis März 2003 leicht verbessern. Der Umsatz stieg um vier Prozent. Der Auftragsbestand von STS liegt bei 11,6 Milliarden Euro. Das Geschäftsvolumen des Gesamtkonzerns ist dagegen geringer ausgefallen.

Regensburg – Marktredwitz wird fit gemacht: Bis 2005 werden rund 60 Millionen Euro investiert, um die Strecke für 160 km/h mit Neigetechnik befahrbar zu machen. 100 Kilometer Gleis und 30 Weichen werden neu eingebaut, 20 Bahnübergänge erneuert oder beseitigt.

Bombardier Transportation hat Ende April für sein größtes Werk in Deutschland, Hennigsdorf, eine Standortgarantie bis 2006 abgegeben. Das Werk hat 2400 Beschäftigte. Eine Vereinbarung mit dem Betriebsrat gestattet im Gegenzug den Abbau von 515 Stellen.

Dipl.-Ing. Armin Keppel tritt die Nachfolge von Dipl.-Ing. Horst Stuchly als Präsident des Eisenbahn Bundesamts (EBA) an. Stuchly war Präsident des EBA seit seiner Gründung am 1. Januar 1994 und geht in den Ruhestand.



Foto: R. Heinrich

■ ***Keine Belastungsprobe,** sondern der letzte Schadlokzug ist hier auf dem Römertalviadukt bei Steinpleis zu sehen. Letztmals wurden am 31. März 2003 Lokomotiven der Baureihen 345, 346, 204 und 364 aus Zwickau nach Espenhain überführt.*

DEUTSCHLAND – SCHWEIZ

Offerte der Eidgenossen

● Die Schweizer Bundesverwaltung hat der deutschen Bundesregierung angeboten, sich mit umgerechnet 50 Millionen Euro an der Elektrifizierung des Streckenabschnittes (München –) Geltendorf – Lindau zu beteiligen. Die Schweiz sieht diese Strecke als wichtigen Bestandteil des europäischen Schienenverkehrs an. Mit der Elektrifizierung würde sie für den Güterverkehr deutlich attraktiver werden. Auch durchgehende Fernverbindungen über München oder Zürich hinaus wären dann möglich. Schützenhilfe für das Projekt kommt aus Bayern: Wirtschafts- und Verkehrsminister Otto Wiesheu forderte das Bundesverkehrsministerium auf, sich der Offerte aus Bern nicht zu verschließen. Ein betriebswirtschaftlicher Vorteil für die SBB mindere nicht den Wert des Angebotes für Deutschland, sagte Wiesheu.



Foto: Mehnert

■ ***Die Nordfriesische Verkehrs AG (NVAG) hat zwei neue Dieselloks des Vossloh-Typs G 1700 in Betrieb genommen. Am 4. Mai steht eine der beiden Maschinen noch ohne Betriebsnummer in Niebüll.***

Die Bundesregierung fordert **erneut einen europaweiten, freien Zugang zum Schienennetz. „Es kann nicht sein, dass Deutschland als erstes EU-Mitglied die Bahnreform konsequent vollendet, aber dann dadurch bestraft wird, dass Unternehmen aus anderen EU-Staaten den deutschen Markt unter sich aufteilen", so Staatssekretär Ralf Nagel anlässlich der Eurailfright in München.**

Die Mindener Kreisbahn schließt **sich dem Eisenbahnnetzwerk Bremen/Niedersachsen (EBN) an, in dem sich bereits sechs norddeutsche EVU wie etwa die Mittelweserbahn und die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) zusammengeschlossen haben.**

Alstom in Schieflage: **Die Verluste des französischen Energieanlagen- und Schienenverkehrsanbieters wecken Begehrlichkeiten bei Siemens. Der Münchner Konzern hat bereits die Industrieturbinensparte erworben und soll am Schienenverkehrsgeschäft von Alstom interessiert sein. Dadurch würde Siemens Bombardier überholen und zum weltweit größten Anbieter für Schienenverkehrstechnik.**

SCHWEIZ

Finsterhennen grüßt Görlitz

● Die drei Firmen Hurni Kies- und Betonwerk in Sutz am Bielersee, die Creabeton Matériaux AG in Müntschemir sowie die Bahnunternehmung Aare Seeland AG können endlich nach jahrelangem Bewilligungs-Marathon ihr Projekt „Kiesabbau Oberes Seeland" in Angriff nehmen. Der Transport erfolgt mit vier vierachsigen Einseiten-Kastenkippern 25/900 aus den 60er-Jahren. Sie standen bis 1995 südlich von Görlitz für ein Braunkohlewerk auf dem 900-mm-Netz der Lausitzer Bergbau-Verwaltungs-GmbH im Einsatz. Zu günstigen Konditionen beschafft, wurden sie auf 1000 Millimeter umgespurt und mit neuen Achsen versehen. Der Kieszug besteht aus den beiden älteren Triebwagen Be523 und Be524 in Vielfachsteuerung, je einer pro Zugende, und drei bis vier Kieswagen. Es ist geplant, mit täglich zwei bis drei Fahrten bis zu 112 Tonnen Kies pro Fahrt umweltfreundlich direkt von der Kiesgrube ins Werk zu befördern. Während der geplanten 25-jährigen Abbauperiode können dadurch jährlich rund 6000 Lastwagenfahrten ersetzt werden. Selbstverständlich ist auch die Wiederaufforstung im Abbaugebiet gewährleistet.



Foto: Armin Schmutz

Kiesgrube Finsterhennen, 13. Mai 2003: Tw Be524 und im Sandwich die Kastenkipper Fa 573 (rot), Fa 571 (blau), Fa572 (blau), Fa575 (grün) und Tw Be523.

BAHNWELT AKTUELL



Foto: Scharlinger

■ **Kurz vor 18 Uhr** *ist am 16. Mai 2003 aus noch ungeklärter Ursache ein zum Glück leerer Zug der Südost-Bahn auf einen 460er-Doppelstockpendelzug nach Chur im Bahnhof Pfäffikon/SZ aufgefahren. 18 verletzte Personen sind zu beklagen, sowie erheblicher Sachschaden am Steuer- und Zwischenwagen des SOB-Zugs.*



FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eines von 20 Videos gewinnen.



Foto: Linser

In Halle (re.)ist die Zeit für die markanten Fahrzeuge bereits abgelaufen. In Ulm stehen sie noch für kurze Zeit im Dienst, wie Tw 1 auf der Linie 1.



Foto: Berndt

Nach über 40 Jahren verschwindet langsam eine Straßenbahnbauart. Von 1959 bis 1964 beschaffte die baden-württembergische Landeshauptstadt Stuttgart bei der Maschinenfabrik Esslingen 350 Einrichtungsfahrzeuge, die für die steigungsreichen Strecken besonders geeignet waren. Ein paar Fahrzeuge gingen unter anderem auch nach Freiburg und Reutlingen. Als die Triebwagen dieser Bauart ab Mitte der 80er-Jahre in Stuttgart ersetzt wurden, fanden sich schnell Käufer in anderen Städten, etwa in Augsburg und Ulm. Nach der Wende waren die Fahrzeuge auch in den neuen Bundesländern begehrt und kamen nach Halle, Halberstadt und Nordhausen. Jetzt läuft auch an manchem ihrer Zweitstandorte die Zeit für die betagten Tw ab. Während in Halle bereits seit März keine dieser Gelenktriebwagen mehr verkehren, traf in Ulm Ende März der erste Combino ein. Acht dieser modernen Fahrzeuge sollen künftig die 14 Triebwagen, deren Bezeichnung wir suchen, ersetzen.



Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Juli 2003 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare der Video-Kassette „Transalpin" aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Maiheft lautete: „Waggonfabrik Uerdingen". Die 20 Exemplare „Endstation Aue" haben gewonnen: Dr. jur. Schack, Dieter, 10315 Berlin; Gerstenacker, Sophie, 89073 Ulm; Stottko, Hans-Werner, 47799 Krefeld; Haag, Jean-Pierre, L-9175 Niederfeulen; Mühleis, Uwe, 01587 Riesa; Riemenschneider, R., 82008 Unterhaching; Mysliwietz, Jürgen, 01277 Dresden; Dr. Schmöger, Gerhard, 85055 Ingolstadt; Muth, Cornelia, 44225 Dortmund; Wollmann, Werner, 02929 Rothenburg; Bölsterli-Engi, Hans, CH-8206 Schaffhausen; Hülser, Stephan J., 47918 Tönisvorst; Weist, Wolf-Rüdiger, 23628 Krummesse; Friedrich, Burkhard, 15232 Frankfurt/Oder; Student, Uwe, 47839 Krefeld; Burgun, Guy, L-7540 Berschbach-Mersch; Turba, Mathias, 01900 Großröhrsdorf; Schubert, Sonja, 79312 Emmendingen; Talkenberg, Ernst, 38259 Salzgitter Bad; Klingenhöfer, Kurt, 36217Ronshausen.

ESCHEDE-PROZESS

Verfahren eingestellt

● Fassungslosigkeit bei Überlebenden und Hinterbliebenen, Durchatmen bei den Angeklagten: Das Landgericht Lüneburg stellte am 7. Mai 2003 mit Zustimmung der Staatsanwaltschaft den Prozess gegen drei angeklagte Ingenieure gegen Zahlung von jeweils 10000 Euro vorläufig ein. Am 3. Juni 1998 kamen infolge eines gebrochenen Radreifens, der den ICE „Wilhelm Conrad Röntgen" zum Entgleisen brachte und gegen eine Brücke schleuderte, 101 Menschen ums Leben, 105 wurden teilweise schwer verletzt. Im Verlauf des Prozesses boten Staatsanwaltschaft und Anklagevertretung Gutachter auf, die nicht klärend wirkten, sondern sich gegenseitig falsche Berechnungsansätze vorwarfen. Am 19. Mai wurde das Verfahren vom Lüneburger Landgericht endgültig eingestellt. Die Nebenkläger, die die Sachverständigen nicht befragen konnten, reichten eine Eilbeschwerde beim Bundesverfassungsgericht ein.



Foto: Peter Bauer

■ **Bei Efringen-Kirchen zwischen** *Freiburg und Basel auf dem Weg in die neue Heimat zur BLS befinden sich die beiden Bombardier-Loks 485010 und 003. Während Lok 003 am 6. Mai 2003 von einer Garantieuntersuchung heimkehrte, war 010 ein echter Neuling. Dennoch ist diese Maschine nicht die letzte der Gesamtlieferung von zehn Lokomotiven für die Lötschbergbahn. Die Lieferung der Loks 007 bis 009 dürfte nicht mehr lange auf sich warten lassen.*

SÄCHSISCHE SCHMALSPURBAHNEN

Neuer Betreiber gesucht

● Für Unruhe sorgte Anfang Mai eine Meldung, wonach es Planungen des sächsischen Wirtschaftsministeriums (SMWA) gebe, die Schmalspurbahnen Radebeul Ost – Radeburg und Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf in Museumsbahnen umzuwandeln. Außerdem sei die Abgabe der beiden Strecken an einen neuen Betreiber geplant. Unbestätigten Meldungen zufolge soll die BVO Bahn GmbH im Gespräch sein. Die Ideen aus dem SMWA stießen jedoch beim Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) nur teilweise auf Zustimmung: Er lehnt die Umwandlung beider Strecken in reine Museumsbahnen ab und will weiterhin Berufs- und Schülerverkehr auf der Weißeritztalbahn und dem Lößnitzdackel anbieten. Außerdem teilte der VVO mit, dass ab 2004 die vom Hochwasser zerstörte Weißeritztalbahn wieder in Betrieb genommen werden soll. Derzeit klärt eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern der DB AG, des Wirtschaftsministeriums und der VVO, wie der Wiederaufbau finanziert und der Betrieb langfristig gesichert werden kann. Am 27. Mai 2003 gab es erst mal Entwarnung: VVO, DB und SMWA haben sich über den Weiterbetrieb beider Schmalspurbahnen geeinigt. Ein reiner Museums- oder Tourismusbetrieb sei demnach vom Tisch. Bei der Weißeritztalbahn werde es aber zu einer Einschränkung der SPNV-Bestellungen kommen.

LUXEMBURG

Hohe Ehre für 5519

● Geplant wurde die Aktion wie eine geheime Kommandosache. Unter Ausschluss der Öffentlichkeit musste eine spezielle Sonderzugfahrt organisiert werden: Die ehemalige CFL-Dampflok 5519 empfing beim Staatsbesuch am luxemburgischen Hauptbahnhof die Ehrengäste Arnold Rüütel, Präsident von Estland, samt Gattin und das großherzogliche Herrscherpaar Marie-Theresia und Henri von Luxemburg. Anschließend fuhr sie mit den Ehrengästen im angehängten historischen Wagen nach Clervaux im Norden des Großherzogtums. Damit die Ehrengäste die Fahrt in Ruhe genießen konnten, sowie aus Sicherheitsgründen wurde die Öffentlichkeit vorher nicht im sonst üblichen Rahmen über die Fahrt informiert.



Foto: Witry

Erst ein gutes Jahr ist es her, seit 5519 wieder dampft. Seitdem ist sie sehr häufig im Einsatz.

DB AG

Bauarbeiten haben begonnen



Foto: Endisch

Sonntagsruhe hielten am 27. April 2003 die MEG-Dieselloks 205 (ex. 228 788) und 206 (ex. 228 748).

● Wie geplant begann die Deutsche Bahn am 25. April 2003 mit den Gleisbauarbeiten auf der Rübelandbahn. Schwerpunkt der Arbeiten ist dabei der Abschnitt Blankenburg – Michaelstein – Hüttenrode, der für rund vier Millionen Euro instandgesetzt werden soll. Der planmäßige Güterverkehr geht aber während der Arbeiten weiter. Das Lager für die benötigten Maschinen und Baustoffe wurde in der Nähe des Haltepunktes Braunesumpf eingerichtet. Für Bauzüge wurden von der Mitteldeutschen Eisenbahn-Gesellschaft (MEG) zwei Dieselloks der Baureihe V 180 angemietet. Anfang April setzte die MEG dafür ihre Loks 205 und 206 ein.



Foto: Heilmann

■ ***Wegen hoher Fahrgastzahlen und überfüllter Züge auf der Linie RE 2 von Cottbus über Berlin nach Wismar setzt die DB AG neben Doppelstockwagen je Zug einen zusätzlichen Entlastungswagen der Gattung Bimz 259.0 ein, die eigentlich für den Fernreiseverkehr bestimmt ist.***

BAHNWELT AKTUELL


Foto: Gessner

■ ***Metrorail kommt in Fahrt.*** *Zwar wird der Metronom genannte Zug, der zwischen Bremen, Hamburg und Uelzen pendeln soll, erst am 14. Dezember 2003 offiziell in Betrieb gehen, aber die ersten Fahrzeuge rollen bei Bombardier bereits aus den Hallen und auch der Probebetrieb soll im Sommer starten.*

HSB

Kreis Wernigerode will Anteile verkaufen

● Die prekäre finanzielle Situation der Städte und Gemeinden hat nun auch Auswirkungen auf die Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB). Der Landkreis Wernigerode, einer der größten Gesellschafter der HSB, kann aufgrund der deutlich geschrumpften Steuereinnahmen erstmals keinen ausgeglichenen Haushalt vorlegen. Um das Loch von rund 2,49 Millionen Euro zu schließen, legte der Wernigeröder Landrat im April 2003 einen Sanierungsplan für den Haushalt bis zum Jahr 2006 vor, der die Streichung zahlreicher freiwilliger Leistungen enthält. Auf der Einsparungsliste ganz oben steht die Abgabe der Anteile an der HSB, was zu einer Einsparung von rund 168700 Euro pro Jahr führt. Bereits in der zweiten Maihälfte will der Kreistag darüber entscheiden. Ähnliche Überlegungen gibt es auch bei einigen HSB-Gesellschaftern im Landkreis Quedlinburg.

Einige Gesellschafter der HSB wollen ihre Anteile verkaufen. Auswirkungen auf den Verkehr hat dies jedoch nicht. Am 29. April 2003 wartete der Triebwagen 187 019 im Wernigeröder Hauptbahnhof auf Fahrgäste.


Foto: Endisch

TOP UND FLOP

TOP: Schüler-Ferien-Tickets

Für nur 20 Euro sechs Wochen lang ein ganzes Bundesland bereisen - das gibt es beispielsweise in Mecklenburg-Vorpommern. Mit dem auch dieses Jahr angebotenen Ticket können alle Schüler bis zur 13. Klasse - auch aus anderen Bundesländern - sämtliche öffentlichen Verkehrsmittel benutzen. Ähnliches gilt für Sachsen-Anhalt, wo das Ticket für 17 Euro zu haben ist und auch im Raum Leipzig gilt. In Nordrhein-Westfalen muss der Nachwuchs zwar mit 37 Euro etwas tiefer in die Tasche greifen, hat aber von Ende Juli bis Mitte September ebenso freie Fahrt im ganzen Land.

FLOP: DB-Reklame für Fernbus

Nach Kundenbeschimpfungen durch den Vorstandschef, abnehmendem Service und dem nur halbherzigen Eingeständnis des neuen Fahrpreissystem-Reinfalls greift die DB AG nun zum letzten Mittel, die Fahrgäste auch aktiv aus den Zügen zu vertreiben. Sie veröffentlicht Linienbusfahrpläne für Fernrouten, etwa Kiel – Berlin, Flensburg – Berlin und sogar Hamburg – Berlin zu sehr günstigen Preisen. Diese Werbung ist kein verspäteter Aprilscherz der MEB-Redaktion, sondern entstammt einer Presse-Information der Deutschen Bahn AG Hamburg/Schleswig-Holstein. Auch wenn die beworbene Busgesellschaft Autokraft zur DB-Gruppe gehört: So holt man keine Fahrgäste in die Züge.


Foto: Danners

■ ***Die Dürener Kreisbahn (DKB)*** *erhielt am 7. März 2003 ihre dritte Diesellok der Vossloh-Baureihe Dh 1004. Am 18. April stand die als 6.306.1 eingereihte Lok in Düren. An den Führerständen ist sie mit der Aufschrift „Rurtalbahn" versehen, während die beiden Schwestermaschinen den DKB-Keks tragen.*



Foto: Willy Hartmann

■ **Zum Jubiläum der Albulabahn** *hat die Rhätische Bahn (RhB) Ge 4/4 III 642 mit einer besonderen Lackierung versehen und Anfang Mai in Landquart präsentiert.*

DEUTSCHLAND - POLEN

Bahnausbau vereinbart

● Nachdem die Bahnchefs Anfang März beraten hatten, legte nun die Politik nach: Am 30. April unterzeichneten Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe und sein polnischer Kollege Marek Pol ein Abkommen über die Zusammenarbeit im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr. Die Strecke Berlin – Warschau soll bis 2006 für durchgehend 160 km/h ausgebaut werden, was eine Fahrzeit unter fünf Stunden (zur Zeit fast sechs Stunden) ermöglicht. Die Verbindung von Dresden nach Wroclaw (Breslau) wird für Geschwindigkeiten zwischen 120 und 160 km/h hergerichtet und auf polnischer Seite bis 2006 elektrifiziert. Die Strecke Hoyerswerda – Wegliiec (Kohlfurt) wird für den Güterverkehr durchgehend zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert. Einen Termin hierfür nannte das Bundesverkehrsministerium jedoch nicht.



Foto: Willy Steck

■ **Zu Messfahrten pendelte** *am 14. und 15. April 2003 mehrmals ein Messzug mit dem neuen Blue Tiger 250 002 der Mindener Kreisbahn (MKB) zwischen Geislingen West und Westerstetten.*



Foto: Hruza

■ **Zur großen baden-württembergischen** *Landesausstellung unter dem Motto „Alte Klöster – neue Herren" vom 12. April bis 5. Oktober 2003 in Bad Schussenried können Besucher an Sonn- und Feiertagen bis zum Eingang mit der Bahn anreisen. Vom Bahnhof Bad Schussenried fährt ein Regioshuttle bis vor das „Törle" auf der als KBS 752 reaktivierten Strecke.*

ZEITREISE

Bw Halberstadt schließt

1971

Hochbetrieb herrschte im Mai 1971 auf den Behandlungsgleisen des Bw Halberstadt. Obwohl der Traktionswechsel bei der Deutschen Reichsbahn bereits auf Hochtouren lief, merkte man davon in Halberstadt noch nicht viel. Noch bestimmten die allgegenwärtigen Reko-50 das Bild. Insgesamt 21 Maschinen setzte der Lokleiter des Bw Halberstadt zu diesem Zeitpunkt täglich ein. Auch wenn die Gleislage es nicht vermuten lässt – die Behandlungsanlagen waren noch keine 20 Jahre alt und gehörten zu den modernsten im Bereich der damaligen Reichsbahndirektion Magdeburg. Nach der Zerstörung des alten Bahnbetriebswerkes auf der Ostseite des Bahnhofs im Frühjahr 1945 ließ die Deutsche Reichsbahn ab 1952 auf der Westseite völlig neue Behandlungsanlagen bauen. Kernstück der großzügig dimensionierten Anlagen waren der Hochbunker und der große Schlackekanal mit den beiden Wasserkränen. Bis 1988 waren diese Anlagen in Betrieb. Während der Hochbunker 1992 verschrottet wurde, ist der Schlackesumpf noch heute erhalten. Doch die Tage des ehemaligen Bw Halberstadt sind gezählt. Völlig überraschend teilte DB Regio mit, dass die Werkstatt in Halberstadt zum 30. Juni 2003 geschlossen und die dort noch stationierten Loks der Baureihe 218 sowie die letzten Ferkeltaxen abgezogen werden. Der Grund für diese Entscheidung: Die DB AG darf das bahneigene Klärwerk nicht weiterbetreiben und sollte die Anlagen des ehemaligen Bahnbetriebswerkes an die städtische Kanalisation anschließen. Die Stadt Halberstadt hätte dafür rund zwei Millionen Euro in Rechnung gestellt. Vor diesem Hintergrund entschied sich DB Regio, die Werkstatt aufzugeben und den Mietern zu kündigen. Die in der Werkstatt beschäftigten 40 Eisenbahner werden nach Magdeburg und Stendal versetzt. Lokführer und Kundenbetreuer im Nahverkehr (KiN) bleiben vorerst in Halberstadt. Auch die Betankungsanlage für Dieselloks wird noch weiterbetrieben. Allerdings will DB Regio die Pläne der im Nordharz eingesetzten Dieselloks und Triebwagen so ändern, dass sie zum Betanken andere Standorte wie zum Beispiel Halle anlaufen. Mit der Aufgabe der Regio-Werkstatt in Halberstadt schließt eines der ältesten deutschen Bahnbetriebswerke. Seit 1843 wurden hier Loks gewartet.



Im Mai 1971 rückte die 50 3673 langsam zur Drehscheibe vor. Auf dem Schlackekanal stand 50 3522, während links 41 1227 auf neue Einsätze wartete.

Foto: Archiv Endisch



2003

Foto: Dirk Endisch

Am 28. April 2003 waren die ehemaligen Behandlungsanlagen verwaist. Lediglich zwei 218 und zwei Ferkeltaxen waren zu sehen.

CONNEX-GRUPPE

Zwei Absagen und positive Gerüchte



Foto: Mehnert

Seit dem 6. April 2003 bedient die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) die Verbindung Niebüll – Tønder mit bis zu acht Zugpaaren täglich. Am 4. Mai wartet der NOB-Triebwagen VT411 (NE81) in Tønder auf seinen Einsatz. Der Zuschlag für die Marschbahn wäre für die NOB eine bedeutende Erweiterung.

● Die Expansionspläne der Connex-Gruppe erhielten zwei empfindliche Dämpfer. So wird es zunächst keine durchgehenden Connex-Züge Hamburg – Szczecin (Stettin) geben. Das Land Mecklenburg-Vorpommern wolle Fernverkehrszüge nicht finanzieren. Zudem hätte sich die Verbindung verbessert, seit man in Bützow von den IC aus Karlsruhe – Hamburg in den RE nach Szczecin günstig umsteigen kann. Connex will aber am Ball bleiben. Auch der Freistaat Thüringen will den Einstieg von Connex ins Nahverkehrsnetz nicht fördern. Wirtschaftsminister Schuster nennt langfristige Bestellungen bei der DB AG als Grund. Connex wollte ab Dezember 2004 von Gera aus die Strecken nach Weimar, Leipzig und Saalfeld bedienen. Während es in den neuen Bundesländern für Connex derzeit nicht so gut läuft, verdichten sich Gerüchte, dass der Zuschlag für die prestigeträchtige Marschbahn von Hamburg nach Westerland ab 2005 an die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) gehen könnte. Der schleswig-holsteinische Verkehrsminister will seine Entscheidung im Juni bekannt geben.



Foto: Marcel Bachmann

■ ***143 001 ist jetzt Eigentum** der EKO-Trans GmbH. Seit dem 29. April 2003 beweist die Lok das mit der seitlichen Aufschrift: „EKO TRANS – Arcelor Gruppe". Zuvor wurde sie im Aw Dessau neu lackiert. Am Tag der Arbeit 2003 ruhte die blitzblanke E-Lok im Werkbahnhof Ziltendorf.*

Mielichs

Nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelte die DB ein Konzept für Schnellzugwagen, das den gewandelten Reisebedürfnissen der Deutschen Rechnung tragen sollte. Viele pfiffige Ideen machten die Waggons zur Basis für den modernen internationalen Schnellverkehr. →





Foto: Ludwig Rotthowe

Foto: Dieter Kempf

Am 29. Juli 1989 ahnte noch niemand, dass Interzonenzüge schon ein Jahr später der Vergangenheit angehören sollten (links). Zehn Jahre zuvor kurvte 111017 mit dem aus Schnellzugwagen gebildeten E1522 bei Berchtesgaden.

Lange



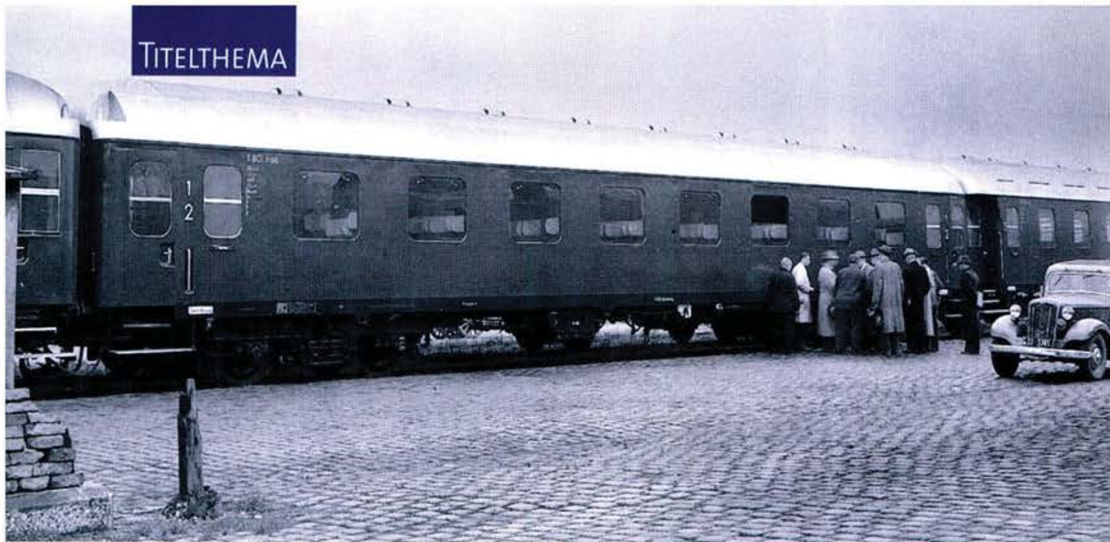


Foto: Sammlung Alfred Gottwaldt

Urahn der modernen Schnellzugwagen: Der 1950 aufgenommene AB4üe 11801 Hmb rollt bereits auf Minden-Deutz-Drehgestellen, ist aber nur 22,4 m lang.

In München war dieser italienische Schlafwagen am 8. September 2000 in den D 287 nach Neapel eingestellt. Ähnliche Wagen orderte auch die DB.



Foto: Alkofer

Im März 1985 durchfährt E 633 026 mit dem größtenteils aus italienischen UIC-X-Typen gebildeten D 281 Alpen-Express die Pflerscher Schleife in Südtirol.



Foto: Helmut Petrovitsch

Es ist acht Uhr, an einem Samstagmorgen im Sommer 1993. Der Fahrgast steht im Urlaubs-Express am Gang-Fenster eines Liegewagens Bctm 256 und lässt sich tagträumend den Fahrtwind um die Nase wehen. Trotz der durchgelegenen Polster seiner Liege hat er im sanft wiegenden Waggon gut geschlafen und von der langen Fahrt vom hessischen Neu-Isenburg bis zur Brenner-Südrampe wenig mitbekommen. Dabei hatte der beige-ozeanblaue Personenwagen immerhin schon 25 Jahre auf dem Blechbuckel. Sein Grundkonzept reicht sogar bis ins Jahr 1949 zurück.

Am Ende des Zweiten Weltkrieges lag Deutschland am Boden. An Reisen zum Vergnügen dachte damals niemand. Neuordnung tat auch bei der noch existierenden Deutschen Reichsbahn not und so übersiedelte die Wagenbau- und Einkaufsabteilung von Berlin nach Göttingen und später dann nach Minden und mit ihr Dr.-Ing. Adolf Mielich. Zunächst für den Wiederaufbau des Personenwagenparks zuständig, entwickelte er noch vor der Währungsunion erste Prototypen einer für ganz Europa wegweisenden Familie von Neubau-Schnellzugwagen.

Während die junge DB 1949 und 1950 einige 22,4 Meter kurze Probewagen bestellte, schwebte Adolf Mielich, mittlerweile Leiter des Dezernats für Bau und Einkauf von Personenwagen in Minden/Westfalen, ein längerer Wagentyp vor. Auf Reisen in den USA lernte er die 25,9 Meter langen und 3,048 Meter breiten Standard-Leichtbau-Wagen kennen, wie sie beispielsweise die Firma Budd herstellte. Wegen der knappen

Nur RAL und Rauch? Auch Ruß gehörte in den Lack

Gleisabstände auf vielen zweigleisigen Strecken musste die Wagenbreite bei den deutschen M-Wagen allerdings auf 2,825 Meter beschränkt werden. Dafür setzte sich Mielich aber mit der gewünschten Sitzanordung von 0 + 3, das heißt, drei Sitze nebeneinander im Abteil bei den Schnellzugwagen und 2 + 2 bei den Eilzugwagen, durch. 1953 nahm die DB die ersten Serienexemplare ihrer 26,4 Meter langen Schnellzugwagen in Betrieb. Im Gegensatz zur Form keineswegs revolutionär war die Farbgebung. Waggons mit Zweite-Klasse-Abteilen, Gepäck- und Postwagen wurden in Flaschengrün (RAL 6007), Erste-Klasse-Wagen in Stahlblau (RAL 5011), Speise- und Schlafwagen in Weinrot (RAL 3005) lackiert. Die eher gedeckten Farbtöne rührten von der starken Verschmutzungsneigung durch den immer noch dominierenden Dampflokeinsatz her.

Heulen und Wehklagen erhob sich zunächst bei den Nachbarbahnen angesichts der gerade einmal 72 Sitzplätze in der einfachsten Wagenklasse. Adolf Mielich: „In Beratungen 1951 war abzusehen, dass die Akzeptanz mit der Anzahl der Sitzplätze steht und fällt." Schließlich brachte man oft auf Vierer-Sitzbänken 80 Sitze pro Wagen unter und das bei mindestens zwei Metern geringerer Außenlänge. Um den Bahnen ihre Ka-



Foto: Dr. Rolf Brüning

Den modellbahngerecht kurzen Touropa-Liegewagenzug führt E 44 508 am 24.5.1958 bei Hallthurm an der Strecke Freilassing – Berchtesgaden.



Foto: Ludwig Rotthowe

Ferienstimmung in Münster: Am 31. Juli 1982 lief im D 438 Rostock – Köln noch ein Halbgepäckwagen (BDm).

pazitätsverluste und die Komfortgewinne für die Fahrgäste schmackhaft zu machen, verlegte Mielich die Abteilplätze 7 und 8 kurzerhand in den Gang, unterhalb der durchgehenden Ablage, was einen Zuwachs von 20 Plätzen ergab. Als Lohn für Mielichs Mühen wurden seine 26,4-Meter-Wagen für den internationalen Einsatz als Typ X nach den Bestimmungen des „Rigolamento Internazionale Carrozze" (RIC) standardisiert. Damit durften die Waggons auch Fahrgäste im Ausland mit ihrem Komfort beglücken. Dass sich gute Konstruktionen auf Dauer auch international durchsetzen, bewiesen auch Mielichs Kinder. Heute ist eine Länge von 26,4 Metern Standard bei den meisten kontinentaleuropäischen Staats- und Ex-Staatsbahnen. X-Wagen findet man heute beispielsweise auch noch in Italien und den Balkanstaaten.

Mielich beendete mit seiner Konstruktion die Epoche der Ziehharmonika-Züge, also die der Faltenbalg-Übergänge zwischen den einzelnen Wagen. Die Puffer seiner Waggons ragen lediglich 15 Zentimeter über den Aufbau hinaus. Die Gummiwülste schließen mit den Puffern ab. Beim Kuppeln zweier Waggons entsteht so ein dichter und zudem wartungsarmer Übergang.

Doch versetzen wir uns einmal zurück in die frühen 50er-Jahre. Man enterte den Waggon durch große Drehtüren, die erst bei späteren Serien besser zu handhabenden Dreh-Falttüren weichen mussten. Zum guten Ton gehörte damals eine Ausführung als Abteilwagen, wodurch sich die Schnellzugvon den zwei Jahre früher konzipierten Mitteleinstiegs-Eilzugwagen unterschieden, die einen Mittelgang aufwiesen. In der Dritten Klasse verwöhnten mit Kunstleder bezogene Federkernsitze die Podexe der Passagiere. Die Bezeichnung Holzklasse hatte in diesen Waggons wirklich keine Gültigkeit mehr. Dass an den Wänden kein echtes Holz, sondern Folie maserte, ist dem Zwang zum Leichtbau zuzuschreiben und wird die Fahrgäste sicher kaum gestört haben. Bei halber Abteilbesetzung konnten zwei gegenüberliegende Sitze zu einer Liegefläche zusammengeschoben werden, was gerade →

Foto: Ludwig Rotthowe

V 200 067 eilt im Juli 1964 mit dem F 34 Gambrinus Hamburg – München am Block Tannenberg vorbei. Reihung: 3x Am, WR4ü, 2x Am.

Die 1953 gebaute V 200 001 rauscht am 15. April 1959 mit F 41 Merkur an Göttingen Vbf vorbei. Der Halbspeisewagen zwischen den Am ist ein AR4ümg-54.

Foto: Alfred Luft



Auch bereits betagte Dampfer liefen in der Epoche III vor M-Wagen-Zügen. Am 2. Juli 1967 rollt die mit Neubaukessel ausgestattete 01 126 bei Langeland.

auf langen Strecken sehr entspanntes Reisen ermöglichte.

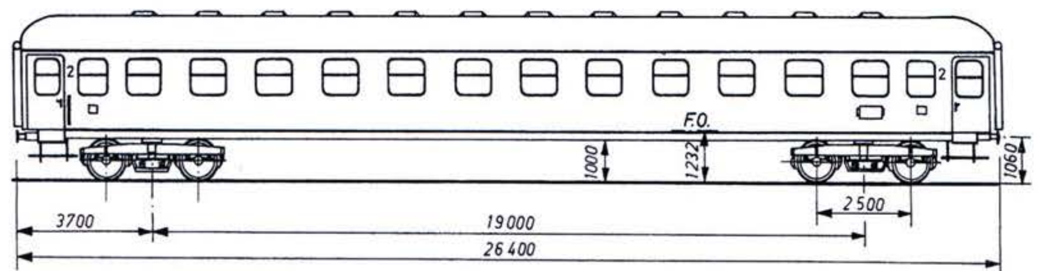
Im Vergleich mit den noch bei den Schürzenwagen gebräuchlichen Fallfenstern durften die Übersetzfenster der 26,4-Meter-Wagen als geradezu leichtgängig gelten. Dass die Leichtbau-Fahrzeuge in der Laufruhe nicht schlechter als die schwereren Altbau-Typen gerieten, ist auch der doppelten Verglasung zuzuschreiben. Der Erfolg des Kampfes gegen überflüssige Kilos lässt sich auf der Waage ablesen. Brachte ein in den frühen 50er-Jahren noch recht moderner Schürzenwagen (C4ü36) ein Gewicht von 40,2 Tonnen bei einer Länge von 21250 mm auf die Waage, beschied sich ein C4ümg-54 bei einer um vier Meter größeren Außenlänge mit 37,5 t. Das Gewicht ruht auf zwei zweiachsigen Drehgestellen der Bauart Minden-Deutz. Die Klotzbremsen waren es übrigens, die beim Bremsen für das ohrenbetäubende Kreischen sorgten. In den 60er-Jahren kamen dann scheibengebremste, bei den 160 km/h schnellen Rheingoldwagen sogar eine Magnetschienenbremse zum Einbau. Selbst in der Dritten Klasse konnte man den Wärmezufluss im Abteil durch Klappen regeln.

Auch Gepäck-, Schlaf-, Speise- und sogar Autotransportwagen beschaffte die DB. Die Deutsche Bundespost orderte ab 1953 diverse Schnellzugpostwagen-Serien in 26,4-

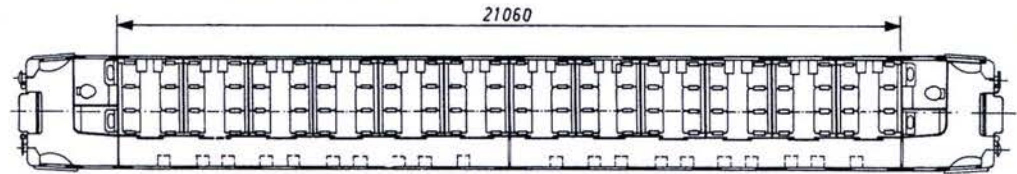
Als Fernreisen per Bahn noch

Adolf Mielich kannte das Wort „Börsengang" wohl nicht. Und er würde sich im Grabe umdrehen, wenn er erfahren müsste, dass Bahnfahrten über vier Stunden für den obersten deutschen Eisenbahner zur Tortur geworden sind. So ändern sich die Zeiten. Einst hatte Bahnfahren noch Stil – mit adretten Waggons, einer superbequemen 1. Klasse und Speisewagen, die diese Bezeichnung verdienten. Zumindest in dieser Beziehung war die DB der Gummikonkurrenz haushoch überlegen. Man denke an den Ur-Käfer, den Leukoplastbomber, und selbst Mittelklasseautos wie der Opel Rekord P1 machten eher durch miefiges Kunstleder von sich reden als durch wirklichen Komfort. Inzwischen hat die Autoindustrie die Bahn allerdings um Längen abgehängt. Selbst Knirpse wie der VW Lupo bieten allen mög-


Foto: Dr. Rolf Brüning



Skizze eines Bm 232



Zeichnung: MEB-Archiv

Die Nachfolger der Bm 232 haben u.a. breitere Fenster, klappbare untere Trittstufen und Drehfalttüren.

Foto: Helmut Petrovitsch



Erste österreichische 26,4 -Meter-Wagen waren die 1954 bis 1956 gelieferten Liegewagen Bc4üh mit SGP-53-Drehgestellen. Aufnahme 1986 in Innsbruck.

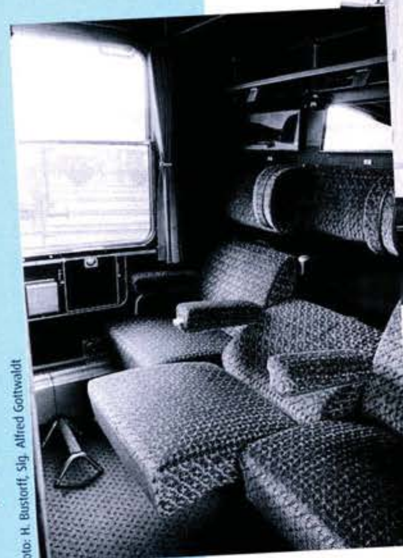
Meter-Ausführung. Neben normalen Sitzwagen stellte die DB 1953 eine Serie blau lackierter Liegewagen mit Schürze und erhabenem Touropa-Schriftzug vor, die als Ferienzüge die Ballungsräume mit den Urlaubsgebieten verbanden. Für die Nachtruhe ließen sich die Sitzplätze und Kopfteile zu jeweils drei übereinander angeordneten Liegestätten pro Seite umbauen. Bei den knappen Abteillängen mussten sich die Schläfer mit etwa 70 cm breiten Liegen bescheiden. Zwischen 1967 und 1970 beschafften die DB und die Reiseunternehmen Touropa und Scharnow Waggons mit einer Außenlänge von 27,5 Metern, die etwas größere Abteile besaßen. Die Waggons waren damals die längsten europäischen Reisezug-Einzelwagen. In der Wagenmitte waren drei Vorzugsabteile platziert, die jeweils mittels Rolladenwand in zwei Drei-Personen-Abteile verwandelt werden konnten. Noch 1994 kamen die langen Liegewagen in Urlaubs-Express genannten Zügen zum grenzüberschreitenden Einsatz. In der Nacht machte sich bei voller Besetzung meist ein gewisser Mief breit, dem man wie in normalen Sitzwagen nur durch zeitweiliges Öffnen des Fensters begegnen konnte. Trotzdem stellten die Liegewagen bei Nachtfahrten einen guten Kompromiss zwischen echten Schlafwagen und reinen Sitzwagen dar. Sie waren aber erheblich komfortabler als die heutigen völlig zu unrecht Liegesitze genannten Gestühle in City-Night-Line-Zügen.

Ab Ende der 50er-Jahre stellte die DB die meisten Tages-Verbindungen auf Garnituren aus 26,4-Meter-Schnellzugwagen →

keine „Tortur" waren

lichen Schnickschnack, angenehme Sitze, oft Servolenkung und Klimaanlage. Das moderne Interieur der heutigen Schienenfahrzeuge mag dagegen zwar bunt und „trendy" sein. Aber selbst der ICE 3 kommt – abgesehen von der Klimatisierung – an den Reisekomfort der alten Am, Bm und WR nicht heran. Die Bandscheibe macht sich dort selbst in der 1. Klasse schnell bemerkbar, der verringerte Sitzabstand lässt obendrein Sardinenbüchsen-Feeling aufkommen. Auch dabei haben die Bahn-Manager das Flugzeug als Beispiel genommen – und komplett übersehen, dass das Auto, die wirkliche Konkurrenz, bereits meilenweit davongefahren ist. Mielich und seinen Kollegen wäre das kaum passiert, denn die dachten an die Reisenden – und nicht an einen Börsengang, der vielleicht gar nicht kommen wird. ***WS***


Foto: P. Trost Slg. Alfred Gottwaldt


Foto: H. Bustorff, Slg. Alfred Gottwaldt

Das Abteil im B4ümg (oben) präsentiert sich zweckmäßig eingerichtet mit Kunstleder-Sitzen. Was Stoff-Sitzbezüge, Teppichboden und dunkles Holzimitat ausmachen, zeigt das wohnliche Interieur des A4üm.



Der TEE 26 führt am 29. Juli 1971 vor dem Buckelspeisewagen einen blauen Am als Ersatz für einen defekten TEE-Abteilwagen mit. Die Aufnahme entstand bei Hanau.



Die Bügelfalten-110 zieht einen stilreinen DC-Popwagenzug. DC nannte die DB für kurze Zeit mit IC vertaktete D-Züge.



Fotos (5): Dr. Rolf Brüning

Im Ursprungslack rollen die M-Wagen von E 683 bei Hain. Die Lok ist die Vorserien-E 10 005.

um. Das bedeutet allerdings nicht, dass die Züge immer reinrassig gebildet werden konnten, standen doch nicht genügend Gepäck- und Speisewagen zur Verfügung. So verirrten sich des öfteren Altbau-Wagen oder Behelfs-Expressgut-Gepäckwagen in D-Züge.

Durch die verstärkte Ablösung der Dampfloks durch Elektro- und Dieselloks wurde der Einsatz freundlicherer Lackierungen möglich. Ab 1959 setzten sich schrittweise die helleren Farben Chromoxidgrün, Kobaltblau und Purpurrot durch. Drei Jahre später fiel der Startschuss für den Prestige-Zug der DB, den neuen Rheingold. Der Name war dem Bahnreisenden zwar seit 1928 geläufig, doch in den neuen 26,4-Meter-Wagen gelang es, das legendäre Image des alten auf den neuen Zug zu übertragen. Der Reisekomfort war buchstäblich erstklassig, denn eine Zweite Wagenklasse gab es nicht. In den Abteilen hatten die Fahrgäste gegenüber den Bm satte 60 Zentimeter mehr Beinfreiheit und durften sich an dunklem, sehr edel wirkenden Holzimitat erfreuen, während sie in den plüschigen Polstern lümmelten. Diejenigen, die auf die eher intime Atmosphäre eines Abteils verzichten wollten, fanden in Großraumwagen Platz. Eine Besonderheit des Rheingold war der Aussichtswagen, über dessen mittlerem Wagendrittel sich eine Glaskuppel statt des konventionellen Dachs wölbte. Die Idee zu diesem Wagentyp hatte Adolf Mielich übrigens aus den USA mitgebracht, wo viele Bahngesellschaften seit 1945 solche Waggons auf landschaftlich schönen Strecken im Fernverkehr einsetzten. Allerdings rollte im Rheingold pro Zug nur ein „Domecar", während die Amerikaner durchaus mehrere in die Garnituren einstellten. Auch der Speisewagen ragte im Zugbild heraus, da er in den Wirtschaftsräumen doppelstöckig ausgeführt war. Gekocht wurde dabei auf höherem Niveau. Als äußeres Zeichen des besonderen Status erhielt die Garnitur eine Lackierung mit stahlblauer Brüstung und beigefarbenem Fensterband. Zur Traktion standen vier ebenso lackierte E 10 bereit, die durch Getriebe-Änderung 160 km/h schnell fahren konnten. Sie wurden bereits im selben Jahr durch fünf als E 10.12 bezeichnete Maschinen mit aerodynamisch günstigerem Aufbau abgelöst. Trotz des herausgehobenen Status des Rheingold passte die DB 1964 ihren Prestige-Zug farblich den TEE-Garnituren an und lackierte die Brüstungen purpurrot. Speziell für den TEE-Einsatz stellte man 1964 einige 27,5 Meter lange Barwagen ARD 4üm-64 in Dienst, deren Speiseraum mit Bar an die Küche des benachbarten Speisewagens anschloss. Mit der legendären Schnellfahr-E-Lok E 03 erschien 1965 das ideale Zugpferd für die DB-Prestigezüge, vor denen aber erst ab 1970 die Loks der Hauptserie 103.1 auch häufiger die TEE bespannten. 1971 fiel der Startschuss für das IC'71-System, das mit vier Linien alle zwei Stunden größere Städte miteinander verband. Allerdings kamen wie beim TEE nur Erste-Klasse-Wagen zum Zuge, was zu einem Engpass bei denselben führte. So kamen häufig blaue Am zu TEE- und IC-Ehren.

Als Ergänzung zum erstklassigen IC stellte die Bahn ab 1973 den zweiklassigen DC, auf acht Linien ein Netz von mit den IC vertakteten D-Zügen, zur Seite. In diesen Zügen kamen neben M-Wagen gelegentlich auch Silberlinge zum Einsatz, was der Fahrgast, der aus einem komfortablen IC zustieg, durchaus als unangemessen empfinden konnte.

Stoff statt Kunstleder: Überfällige Verbesserung

1970 fiel der Startschuss für ein neues Farbkonzept, das als Pop-Farbgebung in die Annalen eingehen sollte. Den Grundgedanken bei der Farbaufteilung erläutert die DB 1973 in einem Artikel in Heft 10 ihrer Zeitschrift „Die Bundesbahn": „...weil damit gerechnet werden muss, das in Zukunft vermehrt Fahrzeuge mit einer gesickten Außenverkleidung aus nicht rostendem Edelstahl gebaut werden und damit der Versuch unternommen wurde, die einheitliche Farbgestaltung im Zugverband zu erreichen." So verwendete man im unteren Seitenwandbereich, der Brüstung Kieselgrau und je nach

Trier → Lübeck

ab	Zug		an	Bemerkungen
6.25	E	2061	14.17	Kobl., Köln, Hamburg
7.22	E	3705	15.24	Köln
8.20	D	802	16.19	Koblenz, Hamb.
10.25	E	2053	18.14	Koblenz, Hamb.
12.22	E	2153	20.19	Koblenz, Hamb.
13.25	E	2055	21.22	Koblenz, Hamb.
14.22	E	2155	22.17	Koblenz, Hamb.
16.25	E	2057	0.18	Koblenz, Hamb.
19.40	E	3626	4.13	Köln
20.22	E	2159	7.17	Kobl., Köln, Hamburg

2. Kl → 121,00 DM

Lübeck → Trier

ab	Zug		an	Bemerkungen
6.35	E	3003	13.30	Hamb., Koblenz
7.35	E	3017	15.30	Hamb., Koblenz
8.41	E	3021	16.30	Hamb., Koblenz
9.35	E	3025	17.30	Hamb., Koblenz
10.41	E	3029	19.58	Hamb., Koblenz, Köln
11.52	D	436	21.35	Hamb., Koblenz
12.35	E	3039	20.32	Hamb., Koblenz
13.35	E	3043	21.30	Koblenz
14.30	IC	132	22.30	Hamburg, Köln, Koblenz
15.35	E	3053	23.30	Hamb., Köln, Koblenz
22.35	E	3080	8.17	Köln
2.15	D	230	11.56	Köln

1. Kl → 182,00 DM

Trier → Kiel

ab	Zug		an	Bemerkungen
6.25	E	2061	14.55	Koblenz, Köln, Altona
7.22	E	3705	15.51	Kobl., Hamb.
8.20	D	802	16.58	Koblenz, Altona
10.25	E	2053	19.04	Koblenz, Hamb., Neumünster
12.22	E	2153	21.03	Koblenz, Altona
13.25	E	2055	22.05	Koblenz, Altona
14.22	E	2155	22.48	Koblenz
16.25	E	2057	0.49	Köln, Hamb.
17.32	E	2806	2.34	Köln
19.40	E	3626	4.44	Köln (nur 2. Kl.)
20.22	E	2159	8.20	Kobl., Bonn

2. Kl → 130,00 DM

Kiel → Trier

ab	Zug		an	Bemerkungen
6.01	E	2171	13.30	Neumünster, Hamb., Koblenz
7.02	IC	613	15.30	Altona, Koblenz
8.00	E	3509	16.30	Altona, Koblenz
8.53	E	3515	17.30	Altona, Kobl.
10.22	D	997	18.58	Altona, Kobl.
12.00	E	3519	20.32	Altona, Koblenz
13.00	D	589	21.30	Altona, Kobl.
13.50	E	3525	22.30	Altona, Köln
15.15	IC	660	23.30	Koblenz
21.35	E	838	8.17	Köln, Koblenz

1. Kl → 195,00 DM

– täglich außer ⑥, nicht 24., 31. XII., 1. bis 3. IV., 22. V.
– ① bis ⑥, nicht 25. XII., 1. I., 2. bis 4. IV., 23. V.
– ① bis ⑥, nicht 1., 17. XI., 24. bis 31. XII., 1., 4. IV., 12., 23. V.
– ① bis ⑦, nicht 24., 31. XII., 1. I.
– täglich außer ⑥, nicht 24., 25., 31. XII., 1. I., 1., 3. IV., 22. V.
– ① bis ⑥, nicht 4. IV., 23. V.
– ⑥, nicht 3. IV., 22. V., auch 4. IV., 23. V.
– ① bis ⑤, nicht 24. bis 31. XII., 1., 4. IV., 23. V.
– X, nicht 2. IV.
– täglich außer ⑥/⑦, nicht 24./25. XII., 31. XII./1. I., 1./2. bis 3./4. IV., 22./23. V.
– ① bis ⑥, nicht 25. XII., 1. I.
– ⑤ bis ⑥, nicht 17. XI., 25. XII., 1., 4. IV.
– ⑦ auch 4. IV., 12., 23. V., nicht 3. IV., 22. V.
– nicht 24., 25., 31. XII., 1. I.
– nicht 2. IV., 21. V.
– nicht 2. IV.
– X an 6.40
– ⑦ an 23.59

EINS IST SICHER – DIE BAHN.

Zwischen Trier und Kiel reiste man auch in M-Wagen.



1985 gab es auf der rechten Rheinstrecke noch reguläre Fernverkehrszüge, wie der komplett beige-ozeanblaue D 2024 bei Lorchhausen beweist.



In ICE-Ersatzzügen, (hier ICe 597 am 5.6.1998) rollten Bm 235 letztmals in großer Zahl.

Foto: Frickel



Der Zugbegleiter des Inter-Regio nach Aachen beobachtet in Weimar die Arbeit der Rangierers.

Gattung mal kobaltblaue, chromoxidgrüne oder reinorangefarbene Fensterbänder. An einigen Waggons wurden versuchsweise andere Farben mit Kieselgrau kombiniert. Gründe für die Annahme, gesickte Edelstahlbrüstungen könnten sich durchsetzen, waren die im selben Jahr in Dienst gestellten Probewagen einer neuen Schnellzugwagen-Familie. Die als ABvmz227.4 und Bvmz237 bezeichneten Waggons stellen die Bindeglieder zwischen den M-Wagen und den so genannten Eurofima-Wagen dar. Hinter dem Begriff Eurofima versteckt sich übrigens die 1969 in Basel gegründete Finanzierungsgesellschaft für Eisenbahnrollmaterial.

Bereits 1974 rückte die Bahn von ihrem poppigen Farb-Versuch wieder ab. In der Hauszeitschrift „Die Bundesbahn" schreibt Diplom-Ingenieur Karl Radlbeck, damals Bundesbahndirektor beim Design-Center der DB: „Mit dem so genannten Großversuch über neue Farben an Reisezugwagen ist ein erster Schritt unternommen, der aber wegen zu starker Schmutzempfindlichkeit der hellen Brüstungen, mangelhafter Ausbaufähigkeit auf die Belange der ganzen DB und Überbeanspruchung der Farbtöne für Informationszwecke noch nicht voll befriedigt." Das Design-Center stellte aber eine Zweifarb-Lackierung mit einer dunklen, weniger verschmutzungsempfindlichen Buntfarbe aus dem Rot- oder Blau-Bereich für die Brüstung und einer hellen Lackierung für die Fensterbänder. Erstmals bezog die DB in großem Maße auch Triebfahrzeuge ein. War dem Reisenden früher klar, dass ihn in einem grünen Sitzwagen Abteile der Zweiten, in einem blauen solche der Ersten Klasse erwarteten, musste er bei den neuen elfenbein-ozeanblauen Waggons nach einem orangefarbenen Streifen oberhalb des Fensterbandes spähen, wenn er nach Erste-Klasse-Abteilen suchte. Vom Gleichheitswahn verschont blieben die Schlaf- und bis auf wenige Ausnahmen die Speisewagen. Um die Zuggeschwindigkeiten steigern zu können, erhielt ein Großteil der Schnellzugwagen eine bremstechnische Ertüchtigung für eine Geschwindigkeit von 160 km/h. Welche Reserven in der wegweisenden Konstruktion schlummerten, macht der Umstand deutlich, dass etliche Bm 234.0 ab 1978 nach dem Einbau geänderter Drehgestelle mit Magnet-Schienenbremse für 200 km/h zugelassen wurden. Hintergrund war die Einführung des zweiklassigen Inter-City-Netzes IC'79 mit dem Fahrplan-Wechsel am 27. Juni 1978. Im Vorgriff auf IC'79 tauschte die DB bei den meisten Zweite-Klasse-Schnellzugwagen die Kunstleder-Polster gegen Stoffbezüge aus. Schließlich saß der Automobilist nicht mehr auf Kunstleder im VW Käfer, sondern auf Stoffbezügen im Golf. Auf eine Klima-Anlage mussten Fahrgäste aber bis zum Ausscheiden der nun als Bm235 bezeichneten Vierachser verzichten.

Während sich die meisten Erste-Klasse-Großraumwagen aus dem IC-Fuhrpark rekrutierten, fehlten großräumige Waggons der zweiten Wagenklasse gänzlich. Diese Lücke wurde ab 1979 durch den Typ Bpmz geschlossen. Im Innenraum erinnern noch heute die Farben Hellgrün, →

Foto: Frickel



Der ehemalige BDm wurde nach dem Umbau zum Fahrradwagen DB Regio zugeteilt.

Der Ex-IR-Bistrowagen (an 2. Stelle) im ICE-Lack versorgt die Fahrgäste des IC mit Speis und Trank.

Foto: Andreas Lindner





01 1081 mit F43 Roland bei Marburg. 1964 hatten die blauen Am und die 01.10-Öl ihre Glanzzeiten.

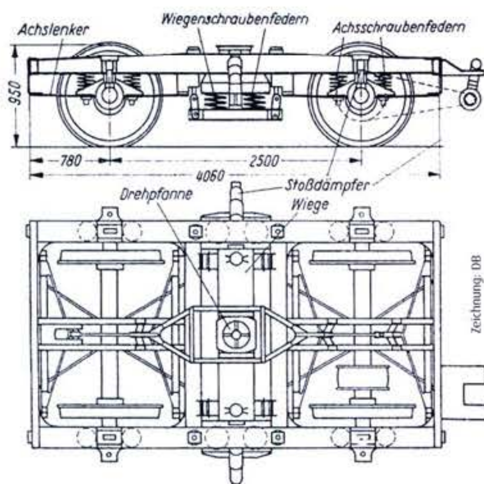
Als 112 490 beschriftet, eilt die Ex-TEE-Lok 1968 mit dem gleichen Zug an selber Stelle durch Hessen.



Fotos (2): Dr. Rolf Brüning

Deutsche 26,4-Meter-Schnellzugwagen im Modell

Märklin liefert verkürzte M-Wagen in H0 und Spur I, maßstäblich lange in Z. Von Minitrix gibt es unlängst neu konstruierte Waggons in N und als H0-Sonderserie ein Set aus vier verkürzten Epoche-IV-Wagen für das Trix-Express-System. Fleischmann liefert in H0 eine breite Palette von im Längen-Maßstab 1:93,5 verkürzten Typen, während die im vergangenen Jahr neu konstruierten N-Wagen natürlich exakt maßstäblich ausfielen. Alle Varianten der Roco-H0-Modelle aufzuzählen, würde den Umfang dieses Kastens sprengen. Jedenfalls gibt es für jede vorbildgerechte Epoche exakt maßstäbliche Nachbildungen, teilweise auch im Längenmaßstab 1:100 verkürzte Fahrzeuge. In N beschränkt sich das Angebot auf den 26,4-Meter-Liegewagen. In H0 fertigt Heris die DB-Ausführung des Liegewagens in mehreren Lackierungs-Varianten. Im Sortiment der Mönchengladbacher finden sich auch die DB-Nachtzug-Waggons. Tillig produziert zeitgemäße TT-Modelle der M-Wagen in Epoche-III- und -IV-Ausführung. Von Lima zu Rivarossi konvertierten die 1:87-Liegewagen mit Schürze (u.a. Touropa-Wagen). Im Arnold-Sortiment finden sich maßstäbliche Nachbildungen der Rheingoldwagen von 1962 (blau-beige) und ab 1965 (rot-beige).



Zeichnung: DB

Das Federungssystem des Minden-Deutz-Drehgestells (ohne Bremsanlage).

Orange und Dunkelbraun an die 70er-Jahre. Besonders erschreckt das Farbenspiel bei einer orientroten Außenhaut. Oder, wie Johann Wolfgang von Goethe einmal schrieb: „Nicht der versteht etwas von Farbe, der Rot und Grün unterscheiden kann, sondern wer Rot und Rot unterscheiden kann".

Ein geschickter Schachzug war die Trennung der Erste- und Zweite-Klasse-Zugteile durch das Zugrestaurant. Da in den IC-Zügen die Erste-Klasse-Wagen noch TEE-Farben trugen, die Zweite Klasse aber in Beige-Ozeanblau daherkamen, fand der Fahrgast auf Anhieb seinen Zugteil.

Als das 150-jährige Bestehen der Eisenbahn in Deutschland nahte, und bis auf die noch immer elfenbein-purpurroten Erste-Klasse-IC-Wagen fast alle Schnellzugwagen den elfenbein-ozeanblauen Einheitslack trugen, ersann die DB-Führung ein neues Konzept, das ein Farbkleid in Pastell-Tönen vorsah. Textilfarben entsprechend verhielten sich auch die wasserlöslichen Lacke und blichen schneller aus ihre Vorgänger.

Bis zur Grenzöffnung 1989 kannten DDR-Bürger die bundesdeutschen M-Wagen nur aus Interzonen-Zügen, doch mit der gewonnenen Reisefreiheit von Menschen und Waggons verbreiteten sich die nicht mehr jungfräulichen Wagen auch in den neuen Bundesländern. Zu dieser Zeit durchzog den Westen bereits ein Netz von Garnituren aus fernblau-lichtweißen Schnellzugwagen, das Inter-Regio-System. Dafür unterzog die DB ab 1988 etwa 550 M-Wagen einem umfangreichen Umbau, der neben einer Ertüchtigung für 200 km/h auch eine Umgestaltung des Innenraumes mit einer zeitgemäßen Formensprache und freundlichen Farben umfasste. Der Wunsch nach einer Klimaanlage verhallte allerdings ungehört in den Werkshallen von PFA in Weiden und in der DB-Zentrale. Dank des guten Preis-Leistungs-Verhältnisses fuhren die Züge trotzdem in die Herzen der Fahrgäste, was DB Reise & Touristik nicht davon abhielt, die beliebte Zuggattung mit dem Sommerfahrplan 2002 aufs Abstellgleis zu manövrieren. Nicht aber die Garnituren selbst, diese lackierte man in ICE-Farben und setzt sie unverfroren als Inter-Citys ein.

Schönes Wochenende: Reisen im Fahrradwagen

Viele Halbgepäckwagen (BDm) oder komplette Dm wurden in den 90er-Jahren durch den Einbau von Fahrradständern zum Zweiradtransport ertüchtigt und DB Regio zugeschlagen. Damit trug die DB AG dem Umstand Rechnung, dass besonders nach



Foto: Dieter Kempf

Einführung des Schönen-Wochenend-Tickets erhebliche Engpässe an geeigneten Waggons bestanden. Es traf sich, dass die wenigsten BDm oder Dm für Zug-Geschwindigkeiten über 140 km/h taugten und somit in kaum einem Zug von Reise & Touristik mitlaufen durften. Probleme bereitet der Einsatz von Fahrradwagen in Zügen von DB Regio gelegentlich, wenn nicht ausreichend Platz für die Zweiräder ist. Im Gegensatz zum Fernverkehr bedarf es im Nahverkehr keiner Reservierung eines Fahrradstellplatzes, sondern lediglich einer Fahrkarte für das gute Stück. So steht dann der Zugbegleiter oftmals zwischen zwei großen Gruppen, deren Räder keinesfalls gemeinsam in den Waggon passen. Da die Ex-Schnellzugwagen oft mit Silberlingen oder modernisierten Re-Design-Silberlingen kombiniert werden, versah man alle Halb- und etliche Ganzfahrradwagen mit Wendezug-Steuerleitung, und fügte der Bauartbezeichnung das Nebengattungszeichen „uu" hinzu.

Ein Ausblick in die Zukunft der Schnellzugwagen lässt sich angesichts der entscheidungsfreudigen Führung der DB AG schwerlich vornehmen. Die Umstellung aller Fernverbindungen auf Triebzüge ist wohl vom Tisch. Einem Artikel in der DB-eigenen Zeitschrift Bahntech (Ausgabe 1/2003) zu Folge, plant die Bahn die Anschaffung von 1000 neuen Waggons für Reise & Touristik ab 2006. Ab demselben Jahr ist laut Klaus Albert Bolten von DB-Systemtechnik mit verstärkten Ausmusterungen von Schnellzugwagen aus dem Altbestand zu rechnen. Die Bm 235 sind davon bereits stark betroffen.

Jochen Frickel

Durchs schöne Altmühltal bei Dollnstein zieht 111 022 den D 1424 Bischofshofen – Dortmund. Unten findet sich der dazu gehörige Reihungsplan.

— 580 —

D 1424 Bischofshofen (7.10)–Zell am See–Wörgl–Kufstein (10.00/26)–München–Ingolstadt–Würzburg–Frankfurt (M)–Wiesbaden(–Koblenz)– Bonn-Beuel–Köln–Neuss–Düsseldorf–Oberhausen–Gelsenkirchen–**Dortmund** (21.02)
1. 2.

ϟ •• 147% 500 t

max 15, Kieferst 13, Oberaud 12, Brannenbg 13, Mü 13, Ffm 12, Rüdesh 14, Köln 12, Neuss 14, Duisburg 14, Oberh 13, Altenessen 14, Dortm 11 — ♀ Kufstein-K

ab Düsseldorf = E

bis 26. IX., Sa+So 5. II.—27. III. sowie 4., 9., 10. IV.

▲ ab Kufstein und Frankfurt (M)

a)	Bm	50+	Kufstein–Dortmund		1425	3066	10 239
a)	Bm	49+	"	"	"	"	"
a)	Bm	48	"	"	"	1425	10 087
	Bm	257	Bischofshofen–	"	"	"	10 086 21
	Bm	256	"	"	"	"	"
△	Am	255	"	"	"	"	"
1)	Bm	254	"	"	"	"	"
	Bm	253	"	"	"	"	"
	Bm	252	"	"	"	"	10 087 / 10 086

▼ ab München und Wiesbaden

a) 17. VI., Sa 19. VI.—28. VIII.

*) Abt 11 DSG Kufstein-Köln Abt 12 Dst

Abstellbf Dortm Flugh

Quelle: DB

Hinge da keine Oberleitung, könnte man sich mit der G 4/5 und den Zweiachsern in die Anfangszeit der Albulabahn zurückversetzt fühlen.

Ein Anlass zum Feiern

Kaum eine europäische Bahngesellschaft dürfte weltweit so bekannt sein wie die Rhätische Bahn. Grund ist auch die Albulastrecke von Thusis nach St. Moritz.

Am 1. Juni 1903 rollte der erste Dampfzug durch die Surselva von Reichenau bis Ilanz. Einen Monat später folgte am 1. Juli 1903 die Inbetriebnahme des bekanntesten Streckenstückes der Rhätischen Bahn: Die Albulalinie. Die Streckenverlängerung des damals bestehenden Meterspurnetzes von Davos über Landquart nach Thusis (697 Meter über Meeresspiegel) weiter bis St. Moritz bietet seither spektakuläre Ausblicke. Als vor 100 Jahren der lange, aus 22 Zweiachsern gebildete und von zwei Mallet-Dampfloks bespannte Eröffnungszug von Chur kommend im Engadin eintraf, begann ein neues Zeitalter im Bündnerland. Die Postkutsche wich dem fauchenden Dampfroß.

Gut viereinhalb Stunden dauerte die Reise in einem der vier anfangs angebotenen Zugpaare von der Kantonshauptstadt bis Celerina im Oberengadin. Gleich nach dem Überqueren der in Stahlfachwerkkonstruktion gefertigten Hinterrheinbrücke mit einer Spannweite von 82 Metern taucht die Trasse in die wilde Schynschlucht ein; zahlreiche Brückenbauwerke und Tunnel passierte der Eröffnungszug bis Tiefencastel. Sicherlich beeindruckt von der baulichen Meisterleistung überquerten die geladenen Gäste der Jungfernfahrt wenig später den 137 Meter langen und 35 Meter hohen Schmittentobelviadukt, um dann das kühnste Bauwerk der Albularampe aus unmittelbarer Nähe betrachten zu können: Die berühmten sechs Steinbogen des 142 Meter langen und 65 Meter hohen Landwasserviadukts kurz vor Filisur.

Nach zweieinhalb Stunden Fahrt hatten die Reisenden auf 1080 Metern über Meeresspiegel den Anstieg noch lange nicht geschafft. Es folgten weitere Kunstbauten, bis der Zug die Ausweiche Stugl/Stuls auf nun schon 1277 Höhenmetern, aber immer noch gut 100 Höhenmeter unterhalb Bergüns erreichte. Der beschauliche Ort tauchte nach dem Durchfahren meh- →



Vor Tiefencastel überquert Ge 6/6 II 703 St. Moritz die spektakuläre Solisbrücke, 89 Meter über türkis schimmerndem Wasserspiegel.





Fotos (4): Thomas Küstner

Die RhB-Loks schlechthin sind die Krokodile. Die Fahrt im offenen Aussichtswagen dahinter ist ein ganz besonderes Bahnerlebnis.

rerer Schleifen mit durchschnittlich 35 Promille Steigung einmal links, dann plötzlich nochmals in Fahrtrichtung rechts auf. Weitere (Kehr-)Tunnel und die Albulaviadukte I bis IV wechselten sich in unwirtlicher, weitgehend abgeholzter Gebirgslandschaft ab. Endlich wurde die Station Preda auf 1789 Metern Höhe erreicht. Nach dem sich unmittelbar anschließenden 5,8 Kilometer langen Albulatunnel konnten die Fahrgäste am Scheitelpunkt der Bahn in Spinas endlich wieder frische, rauchfreie Luft atmen. Ohne weitere aufwendige Bauten ging es hinab ins Inntal nach Samedan und nochmals leicht bergauf zum vorläufigen Endpunkt der Strecke in Celerina, 1730 Meter über Normalnull.

Heute, 100 Jahre später, setzt sich der moderne Glacier-Express im weltbekannten Oberengadiner Fremdenverkehrszentrum St. Moritz in Bewegung. Statt mit zweimal 500 PS der Mallets beschleunigt eine 2400 kW (rund 3270 PS) starke, moderne Ge 4/4 III komfortable Panorama- und Speisewagen Richtung Rheintal. Die Natur hat sich das obere Albulatal inzwischen längst zurückgeholt mit dichten Baumbeständen links und rechts der Gleise. Viele Bauwerke sind zugewachsen, die einzigartige Aussicht vom bequemen Polstersitz durch die getönten Scheiben aber bleibt beeindruckend. Nach kaum mehr als zwei Stunden Fahrzeit erreicht der Express-Zug in unseren Tagen Chur.

Dieses Jahr erinnert die „Kleine Rote Jubiläumsbahn" an das Erlebnis Albula und Surselva, mit gemütlichen Salonwagen-Zügen wie in den 30er-Jahren oder historischen Holzklassekompositionen der 20er-Jahre und dem unverwechselbaren Sound der emsigen Treibstangen der legendären RhB-Krokodile. *Thomas Küstner/al*

Moderne E-Loks prägen das heutige Bild der Albulabahn wie hier in Bergün. Viele der Ge 4/4 III tragen bunte Werbebeschriftungen.

Terminübersicht: 100 Jahre Albulabahn

Zur Feier des 100-jährigen Bestehens ihres bekanntesten Streckenteils stellt die Rhätische Bahn (RhB) einiges auf die Beine. Die Hauptveranstaltung findet von Freitag, 27. Juni, bis Sonntag, 29. Juni, 2003 in Bergün statt:

Am Freitagabend trifft man sich ab 18 Uhr in der Festwirtschaft bei Dixieland und Jazz und kann sich eine Multimedia-Show über die RhB ansehen.

Der Hauptag ist der Samstag mit einem Sonderzug mit Live-Jazz-Musik, einer Bahndienstshow, in der verschiedene Spezialmaschinen vorgeführt werden, einer großen Fahrzeugausstellung der RhB und ihrer Partner und einem umfangreichen Rahmenprogramm. Highlights des Samstags sind die Anreise im legendären Roten Pfeil ab Bern und Zürich bis Chur und die Weiterfahrt im Alpine Classic Pullman Express bis Samedan.

Am Sonntag finden ein Schienengottesdienst (9.30 Uhr) und weiterhin viele Vorführungen und Demonstrationen bis 16 Uhr statt.

An den Wochenenden vom 28. Juni bis 12. Oktober 2003 verkehrt ein historischer Jubiläumszug zwischen Chur und Samedan. Am 12. Juli, 23. August und 27. September fährt anstelle des Reisezugs ein historischer Güterzug mit Personenbeförderung.

Informationen bei Rhätische Bahn, Reiseverkehr, Bahnhofstraße 25, CH-7002 Chur; Tel.: ++41/(0)812 886 320 oder unter www.rhb.ch



Während 221 146-4 auf neue Aufgaben wartet, ist 260 365-2 am 25. August 1973 um 11.50 Uhr vollauf mit Rangieraufgaben im Fährbetrieb beschäftigt.

Geschäftige Zugbildungsstation: Die Insel Fehmarn mit dem Fährbahnhof Puttgarden diente der Bundesrepublik ab 1963 als Tor nach Skandinavien, mit internationaler Bedeutung.

Teil 2 Zug-Vögel

DAMALS AN DER VOGELFLUGLINIE

Auf der Insel Fehmarn, die die Fehmarnsundbrücke seit 1963 mit dem Festland verbindet, ist „Strukkamp" der erste Kreuzungsbahnhof. Hier begegneten mir im August 1973 zum Beispiel der „Tirol-Express" und kurz danach der „Basel-Express".

Auf dem folgenden Abschnitt nach Burg-West bot sich bei Blieschendorf ein günstiger Fotostandort für die damals



Die Eleganz der Bogenbrücke über den Fehmarnsund zeigt sich ganz besonders im Licht der abendlichen Sonne wie hier am 1. Juli 1977.



In seiner gesamten Länge zeigt sich der „Fehmarn-Express" am 29. Juli 1978 bei der Durchfahrt durch den Kreuzungsbahnhof Burg-West.



221 130-8 steht am 27. August 1973 um 11.06 Uhr mit den Kurswagen des Fehmarn-Expresses samt einem Packwagen im Bahnhof Burg.

Erst bis Puttgarden, dann zurück nach Burg: Der „Fehmarn-Express" nutzte Gleisdreieck bei Burg-West

noch langen Güterzüge, deren Waggons insbesondere die Nachtfähren füllten. Bei Burg-West war der Kreuzungsbahnhof bis 1984 in ein zum alten Bahnhof Burg abzweigendes Gleisdreieck integriert. Außerdem führte von dort die alte Inselbahn weiter über Petersdorf nach Orth.

Im Sommer 1973 fuhr noch der letzte planmäßig verkehrende Personenzug über Burg und Heiligenhafen, der als Wendezug die seinerzeit beim Streckenneubau extra angelegten Gleisdreiecke benutzte. Bei meinem nächsten Urlaub auf Fehmarn im Jahr 1976 hatte bereits der Autobus diesen Personenzug ersetzt.

Die Zufahrt zum Bahnhof Burg benutzte noch lange der „Fehmarn-Express", der Köln mit der Ostsee-Insel verband. Nach der Ankunft in Puttgarden am Nachmittag wurden drei bis vier Kurswagen abgekuppelt und zurück zum Bahnhof in Burg gebracht. Morgens wurden umgekehrt die Kurswagen aus Burg abgeholt und vor den Zug in Puttgarden gestellt. In gesamter Länge zeigte sich der nach Köln rollende „Fehmarn-Express", bespannt mit zwei 218, am 29. Juli 1978 bei der Durchfahrt durch Burg-West. Im August 1976 brachte 221130-8 die Kurswagen des Fehmarn-Expresses →

Blick aus dem Stellwerk auf den Fährbahnhof Puttgarden: 221 128-2 hat am 4. August 1976 um 10.23 Uhr den D 399 „Hamburg-Express" am Haken.



„Meinen Kindern wurde es während des Fotografierens langweilig und so erfanden sie eine neue Koffer-Kuli-Verwendung."

nach Burg, damals selbstverständlich noch mit Packwagen fürs Reisegepäck.

Auffallend waren bis 1976 die großen Antennen für den Zugbahnfunk, die ein Jahr später durch kleinere Modelle ersetzt waren. Daraus auf einen Zusammenhang mit dem Wegfall des Packwagens ab 1977 zu schließen, wäre wohl eine Fehlinterpretation. Die Doppelbespannungen mit 218-Maschinen dagegen verrieten im Sommer 1978 unmissverständlich, dass die Stunden der zweimotorigen Bundesbahn-Großdiesselloks gezählt waren.

Vorbei die Zeiten, als mir wummernde 221 etwa mit TEE 34 „Merkur" oder mit ordentlich langen Güterzügen am Einfahrsignal von Puttgarden begegneten.

Fährbahnhof Puttgarden: Einen seewärts gerichteten Überblick über die Bahnanlagen bot das Stellwerk ebenso wie einen Blick auf die Streckentafel. Am 4. August 1976 gewährte diese hohe Position auch einen ausgezeichneten Ausblick auf den „Hamburg-Express", den D399, mit 221128-2.

Feste Bahnverbindung über den Großen Belt lief dem Fährbetrieb auf der Vogelfluglinie den Rang ab

Puttgarden, das ist auch die Erinnerung an Herrn Ritterswürden, den sicher einige Leser kennen werden: Er verbrachte mit seiner fahrbaren Modellbahnanlage manchen Sommer am Fähranleger und verkürzte vielen Reisenden die Wartezeit bis zum nächsten Schiff. Auch das ist wie so manch andere schöne Rückerinnerung nur noch Geschichte.

Als geschäftigen Zugbildungs- und Endbahnhof hatte ich Puttgarden in den Jahren bis 1978 erlebt. Als ich 1997 auf einer Reise nach Schweden ein Wiedersehen feierte, war ich geradezu enttäuscht. Wegen der inzwischen eröffneten festen Bahnverbindung über den Großen Belt war kein Güterzug



10. August 1976, Fährbrücke, 9.04 Uhr: Eine 260 schiebt die dänischen Kurswagen des D 394 „Kobenhavn-Express" auf die wartende Fähre.

Im blau-weißen Farbgewand von 1977 zeigen sich die zwei Fährschiffe der Bundesbahn, „Deutschland" und „Theodor Heuss", in Puttgarden.





20 Jahre später: Der EC 188 „Hamlet", hier bei der Ankunft in Puttgarden am 3. August 1997 gegen 20 Uhr, zeigt das unverwechselbare Gumminasenantlitz.

Fotos: Dr. Rolf Brüning

mehr in Puttgarden zu sehen. Auch die Expresszüge mit klangvollen Namen und ausländischen Wagen gehörten der Vergangenheit an.

Gumminasen-IC/3 der DSB verbanden nun Hamburg mit Kopenhagen. Nur ein Wagen-EC im Einheitslook mit Ludmilla davor zeigte sich.

Früher waren in Puttgarden täglich D-Zug-Wagen aus Italien, Österreich, Frankreich, den Niederlanden oder der Schweiz anzutreffen. Im Juni 1977 etwa rangierte eine 260 den „Holland-Skandinavien-Express" mit blauem NS-Packwagen auf die Fähre. Dank ihres rasierten Dachs konnten die Rangierloks übrigens bis in den Bauch der Fährschiffe fahren.

Mit Rangierfahrten verlor man damals beim Zusammenstellen der Express-Züge, insbesondere des TEE Merkur, keine Zeit: Die Streckenlok der Baureihe 221 drückte einfach ein oder zwei ab Puttgarden verkehrende Waggons zurück bis in die Fähre, wo sodann die Kurswagen aus Dänemark angekuppelt wurden.

Zumindest das erinnerte noch an früher: Wie einst beim Merkur holte eine 232 im August 1997 Kurswagen des EC 183 „Thomas Mann" aus dem Fährschiff, um dann am Bahnsteig auf den Abfahrtsauftrag zu warten.

Eine besondere Praxis führten die dänischen IC/3 vor, die in drei dreiteiligen Einheiten aus Hamburg kamen: In Puttgarden zog die in Deutschland verbleibende erste Einheit vor, und über eine in jedem Bahnsteiggleis vorhandene Weichenverbindung zum mittleren Gleis fuhren die beiden anderen Gumminasen-Einheiten auf das Fährschiff „Karl Carstens".

Die Fährzeit nach Dänemark beträgt rund 55, zurück aber etwa 65 Minuten: In Rødbyhavn wird mit dem Bug, in Puttgarden mit dem Heck angelegt; Schiffe nach Süden müssen zweimal wenden! *Dr. Rolf Brüning*



Als wäre die Zeit stehengeblieben: Die historische Reichsbahn-Garnitur des Betriebshofs Stralsund ist am 27. April 1996 bei Neu Seehagen unterwegs.

Machte durchaus noch einen recht stabilen Eindruck: Die Trebel-Brücke bei Tribsees passiert VT 187 254 mit VB 197 808 bei freundlichem Aprilwetter.



Die Strecke Velgast – Tribsees galt Eisenbahnfreunden als Inbegriff regelspuriger Kleinbahn. Mit VT 187 254 und VB 197 808 nahmen sie im April 1996 Abschied.

Kleinbahn-Salon

Durch die Felder, durch die Auenwälder: Bei Forkenbeck stand auch der Beiwagen bei den Fotografen hoch im Kurs.

Gemächlich rollt der VT 187 254 mit seinem Beiwagen im Schlepp durch die Felder und Wälder bei Kavelsdorf. Plötzlich betätigt der Triebwagenführer das Typhon: Erstaunt drehen sich zwei ältere Damen um, die den Bahndamm als Wanderweg nutzen.

Ihre Gesichter sprechen Bände: „Was hat denn der Zug hier zu suchen?", fragen sie sich offenkundig. Und wirken noch ein wenig nachdenklicher, als sie erspähen, dass Trieb- und Beiwagen unübersehbar gut besetzt sind. Da muss man ja auch ins Grübeln kommen, denn seit fast einem Jahr, genau seit dem 27. Mai 1995, gibt es auf der rund 30 Kilometer langen Strecke Velgast – Tribsees der ehemaligen Franzburger Südbahn keinen Reisezugverkehr mehr.

Und nun das: Es ist freilich nach über 100 Jahren nun wirklich der allerletzte Zug auf der Kleinbahnstrecke. Ein begeisterter Eisenbahn-Fan hat für diesen 27. April 1996 die Abschiedssonderfahrt organisiert.

Vor mehr als 110 Jahren war dagegen Aufbruchstimmung angesagt. Die Kleinstadt Tribsees



Die Abschiedssonderfahrt hat den ehemaligen Haltepunkt Heide unweit von Velgast erreicht. Das Stationsschild hat seine besten Zeiten hinter sich.

Der letzte Zug in Tribsees am Endpunkt der Kleinbahnstrecke: Neugierig beobachtet die Stationsbewohnerin das schon ungewohnte Treiben.



besaß gegen Ende des 19. Jahrhunderts eine florierende Industrie: Maschinenbau, Holzverarbeitung und Zementfabriken prägten das Stadtbild. Doch der immer wieder in Petitionen geforderte Bahnbau ließ auf sich warten. Nach dem Inkrafttreten des „Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen" am 28. Juli 1892 im Königreich Preußen erörterten die Landkreise Franzburg, Grimmen und Greifswald, wie sie am besten ihre Region verkehrstechnisch erschließen könnten.

In Zusammenarbeit mit der Firma Lenz & Co. legten sie unter anderem am 12. Dezember 1892 das Projekt für eine regelspurige Kleinbahn von Velgast über Tribsees vor. Obwohl der endgültige Trassenverlauf noch nicht feststand, erteilte das Regierungspräsidium Stralsund der inzwischen gegründeten „Aktiengesellschaft Franzburger Südbahn" (FSB) am 10. Mai 1894 die Konzession zum Bau und Betrieb der Kleinbahn. Wenig später begannen die Bauarbeiten.

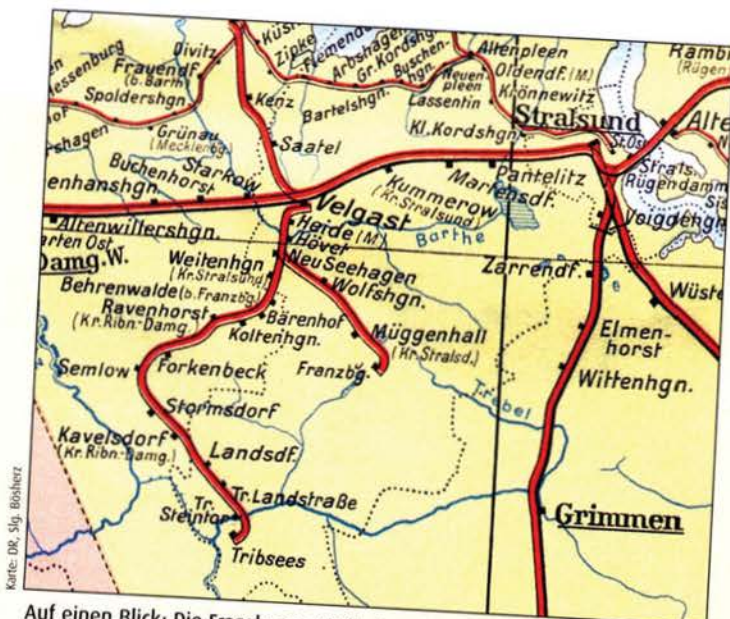
Da die FSB auch die Gemeinden Ravenhorst und Semlow erschließen sollte, war die direkte Linienführung nicht möglich, wurde die Strecke 10 Kilometer länger als die Luftliniendistanz zwischen den beiden Endbahnhöfen Velgast und Tribsees.

Franzburger Südbahn: Bis zum Schluss in Kies gebettete Gleise

Ende September 1894 lagen zwar die Gleise, aber nun fehlte der damals typische Kies für die Bettung. Am 23. November 1894 nahm die FSB deshalb nur den Verkehr zwischen Velgast und Ravenhorst auf. Am 19. Mai 1895 traf dann auch der erste Zug in Tribsees ein. Gleichzeitig begannen die Vorarbeiten für die abzweigende Stichstrecke von Neu Seehagen zur Kreisstadt Franzburg. Es vergingen noch über drei Jahre, ehe die FSB am 15. Oktober 1898 den Bahnhof Franzburg eröffnete.

Erst die tiefgreifenden Folgen der Wirtschafts- und Währungsunion 1990 ließen das Verkehrsaufkommen auf der Strecke Velgast – Tribsees zusammenbrechen. 1994 hatte dann auch das Land Mecklenburg-Vorpommern als Nahverkehrsträger seine Entscheidung getroffen: Abbestellen lautete die Devise. Am 27. Mai 1995 rumpelte 771 059 zum letzten Mal über die noch immer in Kies gebetteten Gleise.

Die elf Monate später organisierte Sonderfahrt beschwört noch einmal Kleinbahn-Flair. Doch ehe der VT 187 254, der ehemalige Salontriebwagen des Präsidenten der Reichsbahndirektion (Rbd) Greifswald, 1935 als VT 137 099 in Dienst gestellt und 1956 umgebaut, auf die FSB-Reise gehen konnte, prüften Mitarbeiter der Bahnmeisterei am 24. April die Befahrbarkeit der Strecke. Gut so: Ein Landwirt hatte sogar schon einen Zaun über die Gleise gezogen! *Dirk Endisch/hc*



Karte: DR, Slg. Bösherz

Auf einen Blick: Die Franzburger Südbahn mit Abzweig in Neu Seehagen zur Kreisstadt verband Velgast und Tribsees nicht auf dem kürzesten Weg.

Wenn das keine Kleinbahnidylle pur ist! Pferdefuhrwerk, Telegraphenmast und dazu die schmucke Salontriebwagengarnitur ergänzen sich vorzüglich.



Fotos: D. Endisch

UNSERE ABOS:

Preisvorteil von 24 %

KLEINES Jahres-Abo:

12 Hefte + 1 Sonderheft

nur € 39,40

GROSSES Jahres-Abo:

12 Hefte + 3 Sonderhefte

nur € 54,30

Ihre Vorteile, wenn Sie den MODELLEISENBAHNER jetzt abonnieren:



- Der MODELLEISENBAHNER wird Ihnen jeden Monat druckfrisch per Post zugestellt.
- Sie bezahlen nur € 2,66 pro Heft (Heft 13 € 7,48 statt € 9,80) im kleinen Abo gegenüber € 3,50 Einzelverkauf.
- Das Lexikon „Erfinder und Erfindungen" oder das Video „Anlagen-Meisterwerke" erhalten Sie als Dankeschön.
- Sie bekommen zusätzlich jedes Jahr ein Spezial-Heft. Dieses erhalten Sie immer mit dem Januar-Heft.



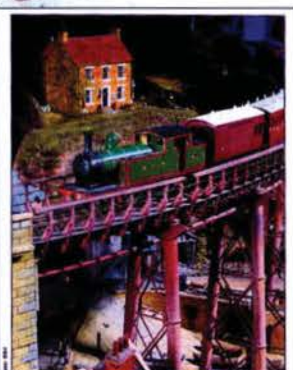
- Zusätzlich zum kleinen Abo erhalten Sie zwei weitere Sonderhefte Modellbahn-**SCHULE** und sparen nochmals € 4,70.
- Die Sonderhefte bekommen Sie in umweltverträglicher Verpackung in Ihren Briefkasten.
- Auf Wunsch können Sie bei Bankabbuchung Ihr Abo in vierteljährlichen Raten in Höhe von nur € 13,58 bezahlen.

WÄHLEN SIE EIN ABO-GESCHENK!

entweder...

VIDEO „Anlagen-Meisterwerke"

Sie sind eine Augenweide für alle Altersklassen: Fein detaillierte Modellbahnanlagen, die mit realistischem Fahrbetrieb die große Eisenbahn in allen Epochen kunstvoll nachbilden. Das Video entführt Sie in die heile Welt von 15 meisterhaft gestalteten Anlagen.



oder...

LEXIKON „Erfinder und Erfindungen"

Das berühmte Lexikon „Erfinder und Erfindungen" – ein 380 Seiten starker Nachdruck des längst vergriffenen Standardwerks.

Von A wie „Abdampfstrahlpumpe" bis Z wie „Zweisystemlokomotive".



Widerrufsrecht: Sie können die Vereinbarung innerhalb einer Woche beim MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried, schriftlich widerrufen. Die Frist endet 1 Woche nach Eingang dieser Karte. Das Begrüßungsgeschenk dürfen Sie in jedem Fall behalten.

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an: MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried

Unsere Abos

Kleines Jahres-Abo: 12 Hefte + 1 Sonderheft nur € 39,40
Großes Jahres-Abo: 12 Hefte + 3 Sonderhefte nur € 54,30

07/03

Ja, ich bestelle den MODELLEISENBAHNER ab der
☐ aktuellen Ausgabe
☐ ab Heft ..../2003

für zunächst ein Jahr zum Jahrespreis von z. Zt. € 39,40 bzw. € 54,30. Die Preise für Schweiz, EU und übriges Ausland stehen im Impressum des aktuellen Hefts. Alle Versandkosten übernimmt der Verlag.

Als Begrüßungsgeschenk schicken Sie mir bitte
☐ das Lexikon „Erfinder und Erfindungen"
☐ das Video „Anlagen-Meisterwerke"

Ich erkläre, dass ich den MODELLEISENBAHNER im letzten halben Jahr nicht abonniert hatte.

Bitte liefern Sie mir ein
☐ Kleines Abo
☐ **Großes Abo**

☐ Das Abonnement ist zum Verschenken. Deshalb gebe ich meine und die Geschenkadresse an.

Geburtsdatum

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr. Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Ich verschenke ein MODELLEISENBAHNER-Abonnement an folgende Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

LKZ, PLZ, Ort

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ **Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten.** Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der Beendigung des Abonnements.

☐ **jährlich** ☐ **1/4-jährlich** **(nur bei Abbuchung des Großen Abos)**

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) **Bankleitzahl**

Bankinstitut

☐ **Durch Überweisung nach Erhalt der Jahresrechnung.**
Bitte keine Vorauszahlung! Unbedingt Rechnung abwarten!

Abo-Nr. (Wird vom Verlag ausgefüllt):

Datum, 1. Unterschrift des Abonnenten (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Widerrufsrecht: Diesen Auftrag kann ich innerhalb 1 Woche nach Eingang dieser Karte beim MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag GmbH, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried, schriftlich widerrufen. Rechtzeitiges Absenden genügt. Ich bestätige dies mit meiner 2. Unterschrift. Das Abonnement verlängert sich nur dann um ein Jahr, wenn es nicht 6 Wochen vor Ablauf gekündigt wird.

Datum, 2. Unterschrift des Abonnenten (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Schienen in Traumlandschaft

Bernhard Studer: Rhätische Bahn – Eisenbahnerlebnis in Graubünden. Verlag Dietschi AG, Olten und Waldenburg 2002. ISBN 3-905404-23-0, 272 Seiten, viele Farbbilder. Preis: 53 Euro.



■ Die RhB-Symbiose aus Bahn-Highlights in alpiner Landschaft ist in Europa fast einzigartig. Folglich ist es wenig verwunderlich, dass über die RhB bereits genug Bücher erschienen, um eine Bibliothek zu füllen. Eines der jüngsten Werke stammt von Bernhard Studer. Unzählige Farbfotos in guter Qualität bilden das Gerippe. Detaillierte Informationen zu den Strecken, oder über den Fahrzeugpark der RhB wie auch historische Fotos sucht der Leser vergebens. Studers Werk stellt wie im Titel angekündigt das Erlebnis in den Mittelpunkt und ist ein fotografisches Portrait der aktuellen Bahn. Knappe Texte liefern dennoch die wichtigsten Informationen. Das üppige Buch eignet sich bestens, um einen Besuch bei der RhB daheim nachzuerleben. *al*

● Fazit: Ansehenswerter Bildband für RhB-Träumer

Mal ernst, mal heiter

Kurt Schein: Wer singt das Lied der Eisenbahn? Verlag Albert Koch (Bestelladresse: Havelberger Str. 80, 16928 Pritzwalk, Tel. 03395/30500), Pritzwalk 2003. 48 S.; Preis: 7,50 Euro.

■ Am Anfang sei ausdrücklich gewarnt: Wer sich auf Kurt Scheins Erzähl-Heft einlässt, der wird am Lektüreende das dringende Bedürfnis verspüren, mehr von diesem Autor zu lesen. Mal ernst, mal heiter, immer aber auf eine unaufdringliche Art anrührend ist, was der Autor, zumeist aus eigenem Erleben, in Worte zu fassen weiß. Schein, selbst Reichsbahner mit Leib und Seele und ohne ideologisches Blatt vor dem Mund, der einst auch mit einer nicht von den Staatsorganen autorisierten Veröffentlichung in einem Schweizer Verlag über das Munitionszugunglück anno 1945 im Pritzwalker Bahnhof Ärger bekam, versteht es meisterhaft, selbst scheinbar Belangloses zu einem literarischen Erlebnis werden zu lassen. Auch die sparsam verwendeten Illustrationen fügen sich ins Lied vom Schienenstrang nahtlos ein. *hc*



● Fazit: Eisenbahn-Literatur, die diese Bezeichnung verdient



AUSSERDEM ERSCHIENEN

Nohab-Kalender 2004

Dansk Jernbane-Klub: 2004 – 50 goldene Jahre Nohab. Einsatz heute in Dänemark. Selbstverlag, o.O. 2003. (Bestelladresse: Michael Frick, Hauptstr. 5, 39646 Buchhorst), 26 Seiten, 13 Farbfotos inkl. Titel, Preis: Euro 6,00 zzgl. Porto.

Gute Nachricht für alle Fans der Rundnasen: Der Nohab-Kalender für das Jahr 2004 ist erschienen. Zum runden Jubiläum der Diesellokfamilie präsentieren die dänischen Eisenbahnfreunde erstklassige aktuelle Aufnahmen sowie ein Bestandsverzeichnis der in Dänemark verbliebenen Maschinen.

Buntes Jahrbuch

Richard Latten: Jahrbuch Europäische Eisenbahnen 2003. Lok-Report-Verlag, Berlin 2003. ISBN 3-935909-03-0, 272 Seiten, 232 Farbfotos, 7 Karten, Preis: Euro 16,00.

Die deutsche Ausgabe des in den Niederlanden bereits zum 26. Mal erscheinenden Jahrbuchs, übersetzt von Claus Strunden und Diemut Scheid, belegt, wie bunt mit der EU-Liberalisierung inzwischen das Bahnspektrum geworden ist. Nach wie vor hört hier aber Europa vor Russlands Grenze auf.

Bibliophile Sammler-Edition

Leonhard Dingwerth: Lexikon Historisches Blechspielzeug. I. Eisenbahnen, Band I.1.B. Nürnberger Hersteller. Verlag Dingwerth, Delbrück 2003. ISBN 3-921913-25-X. Pr.: 78 Euro.



■ Die Verwirklichung der Idee, alte, heute nur mit viel Glück und meist zu saftigen Sammlerpreisen zu ergatternde Herstellerkataloge nachzudrucken, ist durchaus verdienstvoll. Als Informationsquelle und Hilfe bei der Bestimmung eigener Tin-Plate-Schätze vor 1946 dürfte denn auch das aufwendig gebundene und auf zunächst zehn Bände ausgelegte Werk Leonhard Dingwerths seinen Liebhaberkreis finden. Von einem Lexikon aber erwartet man freilich mehr, als die unkommentierte Schwarzweiß-Wiedergabe historischer Verkaufsprospekte. Die zudem nicht eben vollständigen Kastentexte zur Firmengeschichte sind da eindeutig zu wenig. *hc*

● **Fazit: Bibliophile Verpackung historischer Firmenprospekte**



Genau 100 Jahre existierte die Chemnitztalbahn, von der Eröffnung am 30. Juni 1902 bis zur Beantragung der Rückbaugenehmigung - am 30. Juni 2002.

Kein Schotter für die Sandbahn

Im sächsischen Manchester, in Chemnitz, entwickelten sich im 19. Jahrhundert zahlreiche neue Industriestandorte. Auch außerhalb von „Rußchamntz", im nördlich gelegenen Chemnitztal, wurden etliche Fabrikanlagen angesiedelt. Die Chemnitz hat hier auf 20 Kilometer Länge ein Gefälle von 130 Metern, ein nicht zu verachtendes Energiepotential.

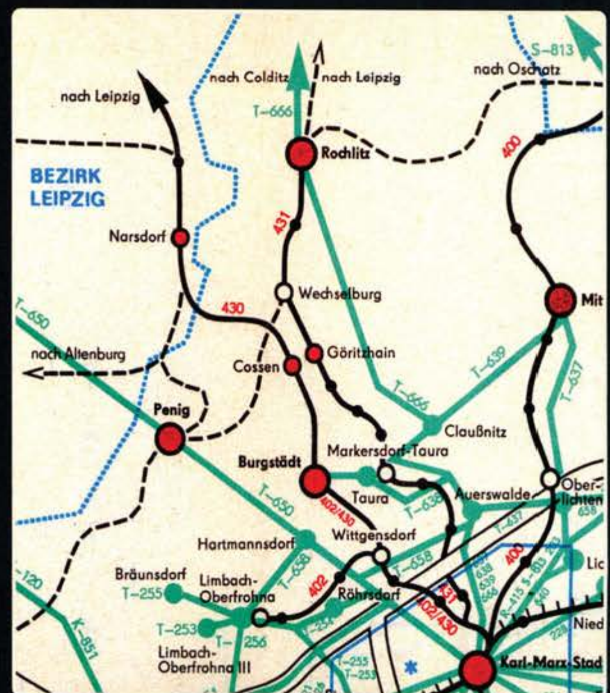
Obwohl die Region nördlich der Industriemetropole durch die Strecke Chemnitz – Riesa seit 1852 an das Eisenbahnnetz angeschlossen war, mussten die Fabrikanten im Tal Nachteile in Kauf nehmen. Rohstoffe und Fertigwaren konnten nur mit Pferdekarren über teilweise unbefestigte Wege bis zum nächsten Bahnhof transportiert werden. Auch mit der Eröffnung der Linie Chemnitz – Kieritzsch (heute Neukieritzsch) im Jahre 1872 änderte sich die Situation nicht grundsätzlich. Zwar rückte die Bahn bis auf einige 100 Meter an das Tal heran, doch es waren immer noch beträchtliche Höhenunterschiede zu überwinden. Eine spürbare Verbesserung brachte die Eröffnung der befestigten Chemnitztalstraße im Jahre 1880.

Die immer weiter expandierende Industrie im Tal verlangte nachdrücklich das leistungsfähigere Verkehrsmittel, die Eisenbahn. Der Unternehmer G.F. Grosser gründete 1881 ein Eisenbahnkomitee. Dessen Ziel war der Bau einer Schmalspurbahn durch das Chemnitztal. Neben der Bedienung der Fabriken und Orte hätte sie auch die kürzeste Verbindung von Chemnitz ins Tal der Zwickauer Mulde geschaffen, wo es ebenfalls zahlreiche Betriebe gab.



Um Erdöl zu sparen, ließ die DDR in Meiningen ab 1983 wieder feuerlose Lokomotiven bauen. Am 6. März 1988 versah eine solche im VEB Fettchemie Mohsdorf als Werklok ihren Dienst.

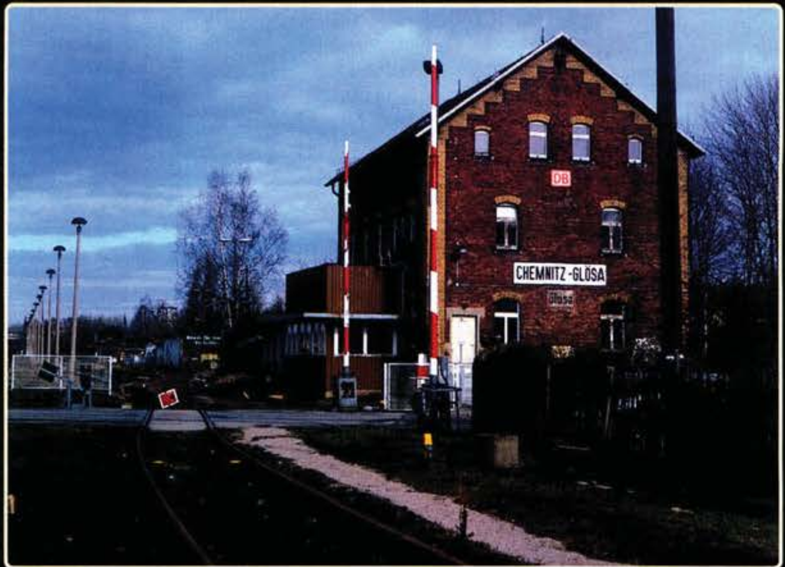
Das Eisenbahnkomittee wurde erstmals 1893 vorstellig. Die Regierung des Königreiches Sachsen in Dresden erlaubte aber nur den Bau einer Stichbahn. Mit dieser Forderung wollte sich das Komitee aber nicht abfinden und blieb hartnäckig, brachte wenige Jahre später eine neue Petition ein. Die Ausdauer hatte sich gelohnt - der Bau der Chemnitztal- →



Die Chemnitztalbahn verlief von Chemnitz nach Wechselburg.



Das Bild vom Spätsommer 1989 lässt kaum vermuten, dass es mit der DDR bald vorbei sein würde, 106 855 kurz vor dem Auerswalder Tunnel.



Bahnhof Chemnitz-Glösa am 1. März 2002 - oder vielmehr das, was von ihm übrig ist. Zum Schluss fuhren nur noch vereinzelte Übergaben zu einem Heizkraftwerk.





In den letzten Jahren fuhren Ferkeltaxen in Regionalbahn-Farben. Am 31. März 1998 überquerten 772 122 und 972 722 die Chemnitzbrücke bei Hartha.



Zeitgenössische Darstellung der Chemnitzbrücke bei Stein. Die Trasse musste wegen Hochwassers höher gebaut werden als geplant.

bahn wurde 1896 bewilligt! Doch der Bau verzögerte sich nochmals durch ein schlimmes Hochwasser im Jahre 1897. Die ursprünglich geplante Linienführung musste als hinfällig betrachtet werden. Erst im Jahre 1900 wurde begonnen, eine neue, hochwassersichere Trasse zu bauen. Gegenüber dem alten Projekt wurde nicht nur der Bahnkörper höher gelegt, sondern es mussten zahlreiche Kunstbauten errichtet werden. Am 30. Juni 1902 konnte nun endlich, zur Freude der Anlieger, die regelspurige Chemnitztalbahn eingeweiht werden.

Weniger Freude herrschte indes bei der sächsischen Staatsregierung. Durch die etwas planlos gebaute neue Streckenführung stiegen die Baukosten von ursprünglich veranschlagten 5,3 Millionen auf über 8 Millionen Mark an. Nicht dass einem ein solcher Umstand heute fremd wäre, doch damals hatte er ernste Konsequenzen. Wegen dieser unbedeutenden Nebenbahn trat die gesamte sächsische Regierung zurück. Doch wenig später waren alle Minister wieder in Amt und Würden - außer Finanzminister Watzdorf.

Von Anfang an dominierte der Güterverkehr. Industrie, Landwirtschaft und die zahlreichen Steinbrüche brachten reichlich Fracht auf die Schiene. Hinzu kam der Berufs- und Ausflugsverkehr. Zu DDR-Zeiten waren die Zweigwerke der VEB Fettchemie Karl-Marx-Stadt in Mohsdorf und in Schweizerthal die wichtigsten Anschlussbetreiber. Hier wurde unter dem Markennamen Fewa Feinwaschmittel hergestellt. Für dieses erste synthetische Waschmittel der Welt wurde schon 1932 das Patent angemeldet.

Der Güterverkehr dominierte von Anfang an auf der „Sandbahn"

Große Bedeutung hatte auch die Abfuhr von Sand aus den Gruben um Rochlitz und Colditz, weshalb die Strecke auch Sandbahn genannt wurde. Die DR nutzte die Strecke zudem als Umleitungs- und Entlastungslinie der Strecke nach Leipzig. Sogar Eil- und D-Züge fuhren über diese Nebenbahn, wiederholt wurden zur Leipziger Messe Sonderzüge von Karl-Marx-Stadt über Wechselburg und Rochlitz – Narsdorf umgeleitet.

Nach der Wende schien es zunächst, als bleibe die Chemnitztalbahn vom Nebenstreckensterben der 90er-Jahre verschont. Die Westsächsischen Steinwerke GmbH nahmen noch 1996 eine neue Verladeanlage am Diethensdorfer Steinbruch in Betrieb. Schon seit den 60er-Jahren erfolgte hier der Transport mit der gummibereiften Konkurrenz. Nach über 30 Jahren konnte damit das Frachtgut auf die Schiene zurückgeholt werden. Auch das vormalige Fewa-Werk in Mohsdorf, heute Zschimmer & Schwarz, wurde mehrmals in der Woche mit Übergabezügen bedient.

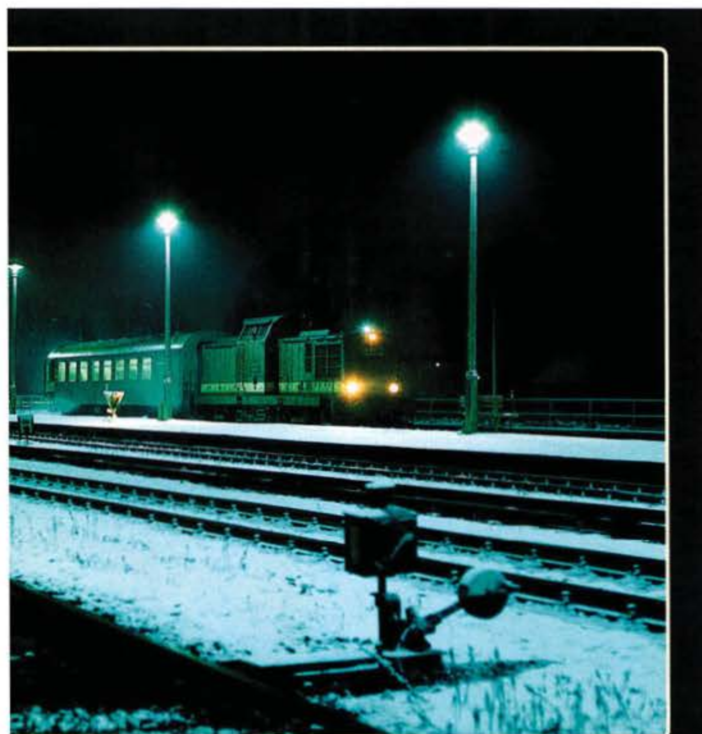
Dem Rückgang im Reiseverkehr begegnete die DB AG ab 1996 mit dem Einsatz der LVT 771/772. Der Nachteil von Flusstalstrecken - Betriebsstellen im Tal, Orte aber oft auf den Höhen - wirkte sich auch hier aus. Der Berufsverkehr brach nach der Wende weg, nennenswertes touristisches Potential gab es entlang der Bahnlinie auch nicht. So endete der reguläre Reiseverkehr am 23. Mai 1998.

Der immer schlechter werdende Oberbau mit über 30 Jahre alten Holzschwellen führte Ende 1999 zum endgültigen Aus.

Der durch das Eisenbahnbundesamt bewilligte Stilllegungstermin war der 11. Dezember 2001. Lediglich im Stadtgebiet von Chemnitz bedienten auf dem Abschnitt Küchwald – Glösa Güterzüge noch bedarfsweise den Anschluss des Heizkraftwerkes Furth. Eingesetzt wurden dafür V 100 oder V 60, die im Blau-Weiß der Chemnitzer Stadtwerke lackiert waren. Am 30. Juni 2002 hat die DB die Genehmigung zum Rückbau der Strecke beantragt - auf den Tag genau 100 Jahre nach der Eröffnung.

Eine Gruppe von Eisenbahnenthusiasten versucht, dem Bahnhof Markersdorf-Taura wieder Leben einzuhauchen. Im Februar 2001 gründeten sie den Verein Eisenbahnfreunde Chemnitztal. Im angemieteten Lokschuppen wollen sie eine Ausstellung über die Strecke aufbauen und sogar einen Fahrbetrieb mit einer von den Stadtwerken übernommenen V 15 können sie sich vorstellen. Für die übrige Strecke gibt es Überlegungen der Stadt Chemnitz und des benachbarten Landkreises Mittweida, die Bahntrasse als Radweg herzurichten. „Beharrlichkeit führt zum Ziele!" - diese Worte aus der Eröffnungsschrift haben wohl auch 100 Jahre danach nicht an Bedeutung verloren.

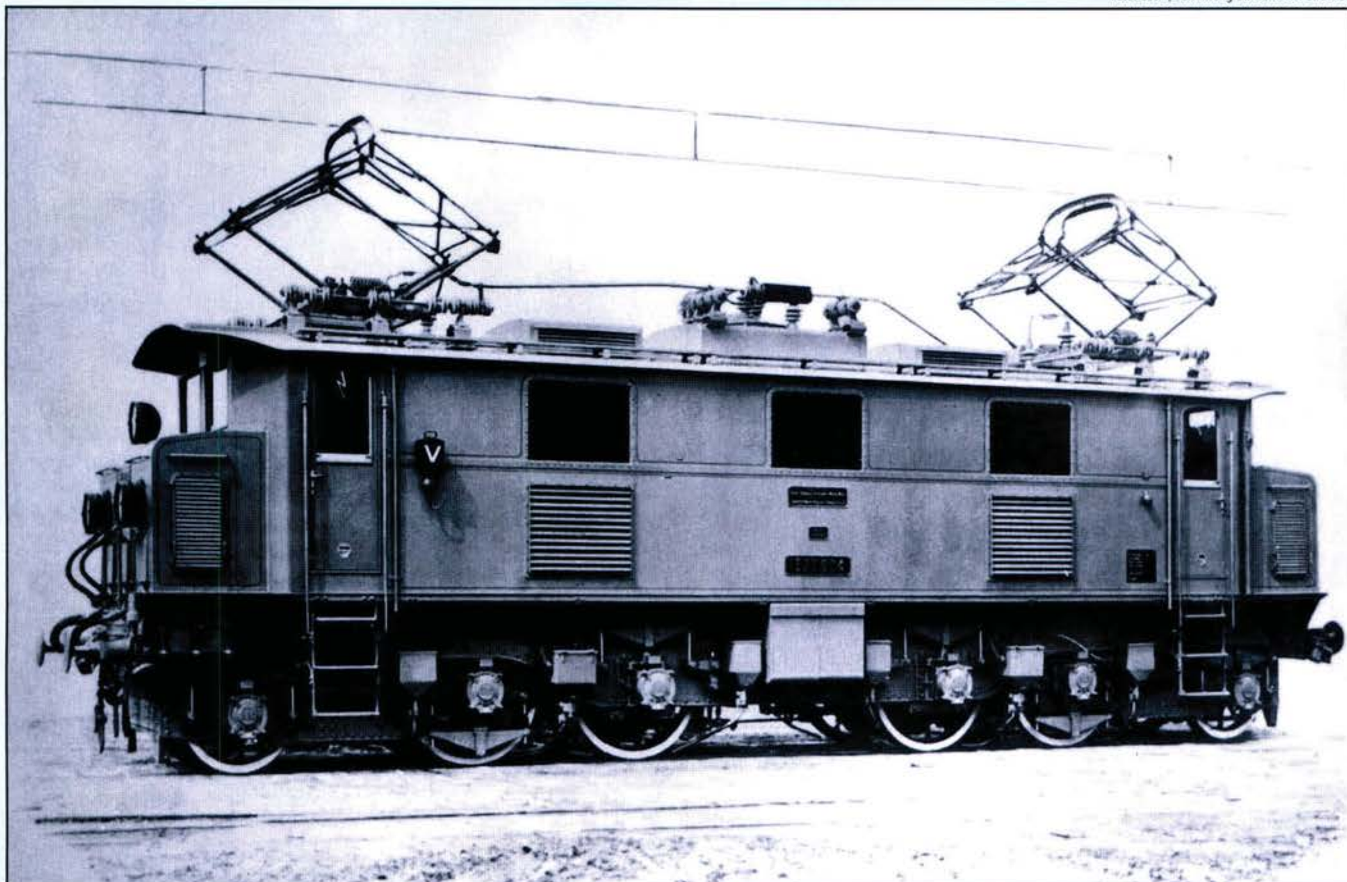
Thomas Böttger/hb



15 Jahre vor obiger Aufnahme: 110 012 wartete im Februar 1987 mit P 17750 in Karl-Marx-Stadt - Glösa auf Weiterfahrt.

Fotos (8): Thomas Böttger

Foto: ÖSSW, Sammlung Dr. Helmut Petrovitsch



Auf dem ÖSSW-Werksfoto der 1570.004 sind die Doppelstromabnehmer mit der schmaleren Tunnelwippe deutlich zu erkennen.

Foto: O. Janusz, Sammlung Dr. Helmut Petrovitsch

Mit P 5334 Richtung Landeck steht 1670.104 am 27. Juli 1977 in Innsbruck. Sie erhielt als einzige ihrer Unterserie noch den blutorangenen Anstrich.



1670.09 in Ehrwald-Zugspitzbahn: Die Pensionierungsfahrt des Direktors des Jenbacher Lokbaus führte am 23. August 1989 ins Außerfern.

Die österreichische Baureihe 1670 mit ihrer gedrungenen Form und den eigenwilligen Augen-Scheinwerfern ist längst ein Klassiker.

SCHMANKERL

Mit der Typenreihe 1570/1670 begann Mitte der 20er-Jahre auch in Österreich das Zeitalter des Einzelachsantriebs, der sich bei den Nachbarn in der Schweiz bereits etabliert hatte. Vor ziemlich genau 75 Jahren, am 30. April 1928, lieferten die österreichischen Siemens-Schuckert-Werke (ÖSSW) als Generalunternehmer die E-Lok 1670.01 an die österreichischen Bundesbahnen BBÖ ab.

Auch in Deutschland gewann die DRG in dieser Zeit erste Erfahrungen mit dem neuen Antriebskonzept. Während den deutschen Modellen E16 und E17 eine Achslast von 20 Tonnen zugestanden wurde, forderte die BBÖ für ihre Fahrzeuge mit vier angetriebenen Radsätzen eine Höchstachslast von nur 16,5 Tonnen. Das Ergebnis war eine Lok mit Vertikalmotoren, Siemens-Pawelka-Gelenkantrieb und der einzigartigen Achsanordnung (1A)'Bo(A1)', eine echte österrreichische Besonderheit. Die vier Vorläufermaschinen der Baureihe 1570 kamen in den Jahren 1925/26 zur BBÖ und wurden als Schnellzuglokomotiven auf den Vorarlberger Talstrecken eingesetzt. Ihre vier Vertikalmotoren leisteten 1550 kW und erlaubten eine Höchstgeschwindigkeit von 85 km/h bei einem Lokgewicht von 94 Tonnen.

1928/29 wurden dann binnen 21 Monaten 29 Lokomotiven der Reihe 1670.0 geliefert. Statt vier baute man zur Leistungssteigerung in die neue Baureihe acht Motoren ein. Die auffälligen Maschinen hatten dadurch eine Leistung von 2280 kW und erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h bei einem anfänglichen Lokgewicht von 96 Tonnen. Mit einem verstärkten mechanischen Teil folgten 1932 nochmals fünf Maschinen der Reihe 1670.100. Sie wiesen bereits eine Masse von 112 Tonnen auf.

Das Ungewöhnlichste der Loks war ihre Fahrwerksanordnung, in der eine Vorlauf- und eine Treibachse zu einem führenden Drehgestell zusammengefasst wurden. Nur die beiden mittleren Achsen waren direkt im Hauptrahmen gelagert. Bei der Angabe der Achsformel beschränkte sich die BBÖ auf eine Art Summenformel: „1Do1". Auch bei den ÖSSW beließ man es bei der wenig aussagekräftigen, vereinfachten Angabe: „1-A-A-A-A-1". Die DRG führte diese BBÖ-Typen als $E22^0$ (1570), $E22^1$ (1670) und $E22^2$ (1670.100). Und erst das Reichsbahn-Merkbuch 939c, Ausgabe 1941, führte →

für die E22$^{0\text{-}2}$ die exaktere Form (1A)Bo(A1) ein (ohne Apostrophe!).

Anfängliche Problemtype

Die Führung der Lok im Gleis kommt ausschließlich durch die beidseitig vorlaufenden Drehgestelle zustande. Die beiden Mittelachsen, auf die sich der Hauptrahmen abstützt, sind dagegen um ±34 Millimeter seitenverschiebbar und weisen um acht Millimeter geschwächte Spurkränze auf. In die Drehgestelle der 1670 wurden zusätzliche Achsfederungen und Achslastausgleiche erst nachträglich eingebaut, weil es wiederholt zu Entgleisungen der Laufachse auf Streckenabschnitten mit schlechtem Oberbau gekommen war.

Hatten sich die vier 1570-Loks von Anfang an bewährt, so galt das nicht für die wesentlich stärker motorisierten 1670. Das vorgegebene Gewichtslimit von 96 Tonnen führte zu Unterdimensionierungen im mechanischen Teil, die alsbald zu Ermüdungsbrüchen an Rahmenteilen und Radsätzen führten. Erforderliche Umbauten und Verstärkungen führten nicht nur zu einer vorübergehenden Außerbetriebnahme der Baureihe, sondern am Ende auch zu einer Erhöhung des Lokgewichts auf 107 Tonnen.

Für die Nachbestellung fünf weiterer Lokomotiven 1670.101 bis 105 bei ÖSSW/Lofag wurde a priori eine Achslast von 19 Tonnen beziehungsweise eine Gesamtmasse von 112 Tonnen zugelassen. Das zugestandene Mehrgewicht kam vorrangig der deutlich robusteren Ausführung des mechanischen Teils zugute.

In den Baureihen 1570 und 1670 kam erstmalig in Österreich eine elektropneumatische Schützensteuerung zur Anwendung. Aus Platzgründen wurden bei den Lokomotiven unter anderem Schütze und Fahrtwender seitlich in den Unterbaukästen in einer Flucht mit den Sandbehältern platziert, was wegen der engen Einbausituation zu häufigen Spannungsüberschlägen führte. Trugen die 1570 anfangs noch Stromabnehmer mit doppelter Oberschere, deren Kinematik bei niedriger Fahrdrahtlage eine schmalere Tunnelwippe in Funktion brachte, waren die Tunnelprofile am Arlberg zum Zeitpunkt des Erscheinens der 1670 bereits erweitert worden.

Von Bregenz bis Salzburg

Die ersten 29 Maschinen 1670.01 bis 29 wurden als Talschnellzugloks im Rahmen der zweiten Elektrifizierungsetappe zur Aufnahme des elektrischen Betriebs auf den Strecken Brenner – Kufstein und Innsbruck – Salzburg beschafft. Bregenz – Arlberg – Innsbruck wurde zwischen 1925 und 1927 mit Fahrdraht überspannt. Die flache Strecke im Inntal erlaubte damals abschnittsweise bereits eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h, andererseits wies die so genannte Giselabahn zwischen Wörgl und Schwarzach St. Veit lange 23-Promille-Rampen auf. Als E22101 bis 129 kamen die Loks 1938 mit dem Maschinenamt (MA) Inns-

Verwandtschaften

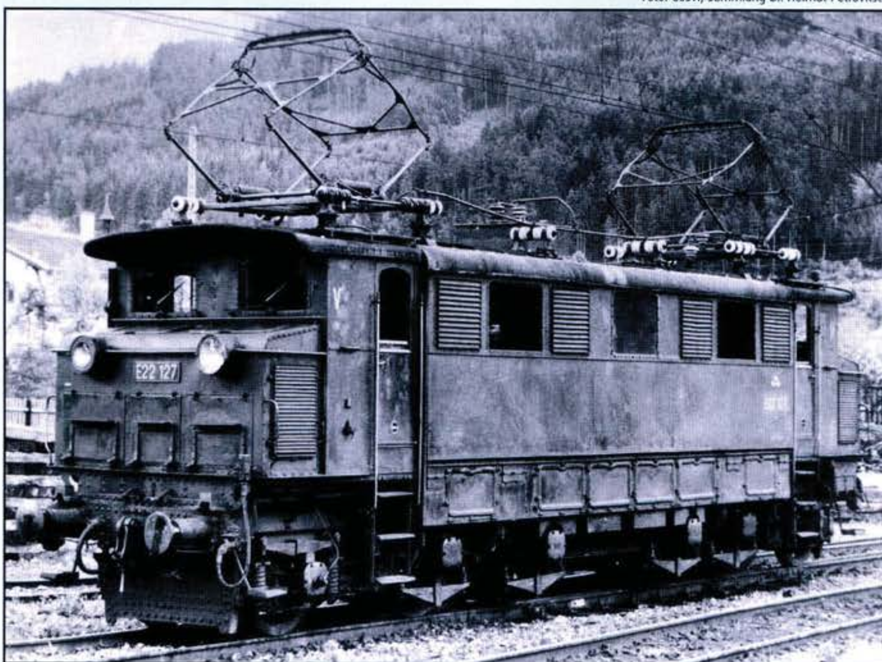
Das Antriebskonzept der 1670 mit vertikalen Doppelmotoren und Kegelrad-Hohlwellenantrieb glich einem französischen Vorbild, der 2'Co2'-Maschine E3101 der Südbahn. Der Siemens-Pawelka-Hohlwellenantrieb war eine eigenständige Entwicklung der ÖSSW zu einer Zeit, als das deutsche Stammhaus unbedingt den Tatzlagerantrieb auch für schnellfahrende Loks durchsetzen wollte (E15 01). In Deutschland kam der kompakte Gelenkhebelantrieb in Art der 1670 nur bei zwei Einzelfällen zur Anwendung: Bei der Nachertüchtigung der lauftechnisch missratenen Versuchslok E2151 und beim Projekt der Dampfmotorlok 19 1001. Die unkonventionelle Achsfolge (1A)'Bo(A1)' findet sich auch bei der 1941 in Dienst gestellten BBC-Gasturbinenlok Am 4/6 1101 für die SBB. Allerdings waren bei dieser Lok die elektrischen Fahrmotoren der äußeren Treibachsen in den Drehgestellrahmen gelagert und übertrugen ihr Drehmoment mittels BBC-Federantrieben.

Foto: Dr. Helmut Petrovitsch



Sieben Loks der Baureihe 1670 erhielten nach 1970 noch die ÖBB-Lackierung in Blutorange. Eine Woche vor ihrer Abstellung kam 1670.08 am 28. Mai 1983 mit P 5215 nochmals zum Brenner.

Foto: ÖSSW, Sammlung Dr. Helmut Petrovitsch



Um im Zweiten Weltkrieg verlorenes Archivmaterial zu ersetzen, ließ Siemens im Jahr 1949 Typenfotos von Vorkriegslieferungen anfertigen, betroffen war auch E22127 (1670.27).

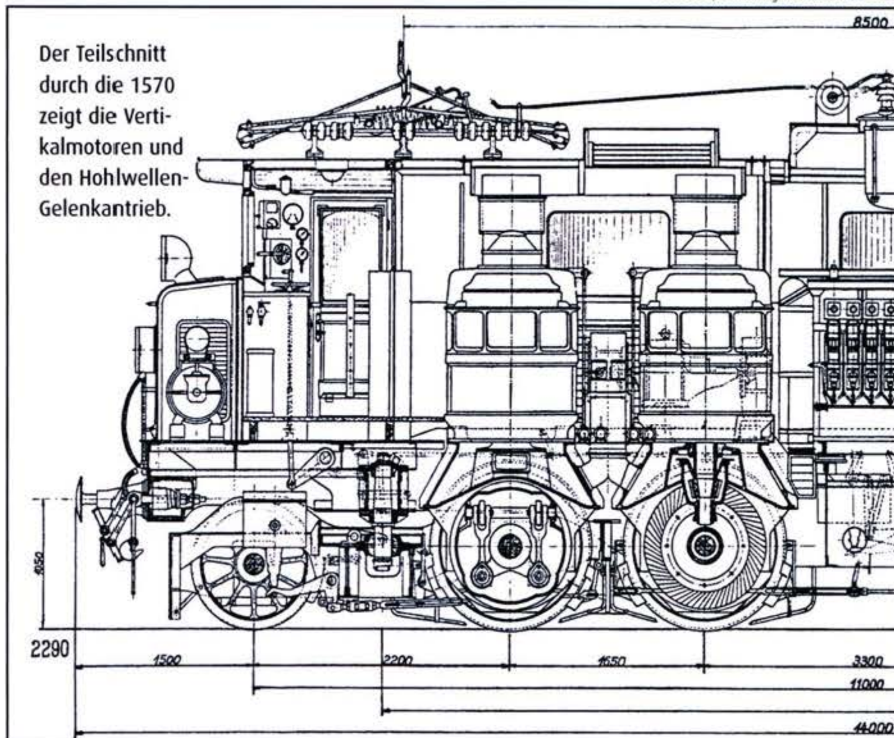
bruck zur RBD München. Ein Durchlauf über Kufstein hinaus war aber erst ab 1940 nach Angleichung divergierender Stromabnehmer- und Fahrleitungsnormen zwischen DRG und BBÖ möglich. Der Einsatz nach München bescherte E22126 einen Bombentreffer zu einem Zeitpunkt, als die Alliierten Österreich noch nicht erreichten. Diese Lok wurde in der Folgezeit dreimal ausgemustert: Am 21. Februar 1944 durch die DRG und formal nochmals am 1. November 1946 durch die neue ÖStB. Dennoch wurde sie wieder aufgebaut und fuhr als 1670.26 von September 1952 bis März 1983, um am Ende noch als Vorheizanlage 01122 zu dienen. Tatsächliche Kriegsverluste waren die Maschinen 1670.12, 18, 19 und 103.

Bis 1952 blieben die 1670.0 nahezu vollzählig in Tirol, während die später gebauten 1670.100 in Vorarlberg beheimatet waren. Die Elektrifizierung der Westbahn bis Wien führte zur Umbeheimatung der vier verbliebenen 1670.100 von 1952 bis 1956 nach Linz. Die ÖBB hatten damals bis zur Lieferung der Baureihe 1010 außer der E18 (1018) keine E-Loks, die eine Höchstgeschwindigkeit von wenigstens 100 km/h hatten. Im Ausgleich übersiedelten schrittweise die 1670.21 bis 29 von Tirol nach Vorarlberg.

Ende der 50er-Jahre gab es Planungen, die 1670 einer umfassenden Erneuerung mit Aufbau eines neuen Lokkastens zu unterziehen, wie dies bei den Baureihen 1072 und 1099 erfolgte. Dabei sollten auch Motorschütze, Fahrtwender und andere Teile aus den seitlichen Unterbaukästen in eine weniger beengte Einbauposition versetzt werden. Der Großumbau unterblieb, wesentliche technische Verbesserungen zur Minderung des Erhaltungsaufwandes wurden aber ausgeführt. Insbesondere wurden als Voraussetzung für den Einmannbetrieb die Motoren auf wartungsfreie Wälzlager umgerüstet, was die wiederkehrende Kontrolle durch den Lokbeimann entbehrlich machte.

Andere Altbaumerkmale wie der Ölhauptschalter blieben dagegen unverändert, während er bei der 1570 durch einen Druckgasschalter ersetzt wurde. Nach 1970 erhielten die Führerstände eine gewisse Lärm- und Wärmeisolierung, ehe 1978 bis 1983 die Baureihe 1670 in gleichem Maße ausgemustert wurde, wie die neue Baureihe 1044 nach Innsbruck und Bludenz ausgeliefert wurde.

Foto: ÖSSW, Sammlung Dr. Helmut Petrovitsch



Der Teilschnitt durch die 1570 zeigt die Vertikalmotoren und den Hohlwellen-Gelenkantrieb.

Antriebskonzept der 1570/1670

Die vier (acht) Motoren der 1570 (1670) sind (paarweise) in gegenläufigem Drehsinn nebeneinander mit lotrecht stehenden Wellen im Motorraum angeordnet. Oberhalb des Ritzelspurlagers sind die hohlen Motorwellen an einem Flansch trennbar und erlauben ein Ausheben der Motoren, ohne deren Kegelradgetriebe außer Eingriff zu bringen. Das Drehmoment wird bei der 1570/1670 vom oberen Rotorende durch einen in der Hohlwelle geführten, 1,2 Meter langen Torsionsstab abgefedert auf das Ritzel übertragen. Die im Hauptrahmen gelagerten Hohlwellen, die die Radachsen mit Spielraum umfassen, weiten sich zwischen den großen Kegelrädern zu einer Trommel. Im Ölbad läuft darin ein Gelenkhebelantrieb, der eine winkelgetreue Mitnahme der Radachse bewirkt, auch wenn diese relativ zur Hohlwelle geringe radiale oder axiale Versetzungen erfährt oder sie sich aus deren Flucht dreht. Die Schleife des Lenkerparallelogramms wird von den Kipphebeln an einer kurzen Querwelle geschlossen. Die Bewegungsmöglichkeit dieser Kupplung gestattet es, die äußeren Treibachsen mit den Laufachsen zu Drehgestellen zusammenzufassen, obwohl deren Hohlwellenantrieb im Hauptrahmen gelagert ist. Bei vollem Ausschwenken dieses Führungs-, Trag-, Triebdrehgestells verschiebt sich die Achsmitte der führenden Treibachse gegen die Hohlwelle bis um 33 Millimeter zur Seite. Die Radialstellung führt zugleich zu einer Achsschränkung von zwei Winkelgraden.

Das Antriebskonzept konnte sich nicht durchsetzen – die Baureihe schon

Was bleibt, ist Nostalgie

Drei Loks, 1670.09, 25 und 104 blieben zunächst unter Obhut der Personalvertretung betriebsfähig erhalten und wurden mit dem Status „selbstfahrender Vorheizanlagen" aus der Vermögensbewertung des ÖBB-Rollmaterials trickreich herausgelöst. Dennoch waren sie auf den Gleisen real zugegen. Die Bahnreform hat den Handlungsspielraum der Personalvertretungen inzwischen beschnitten. Die „Gewerkschaftsloks" 1670.09 in Innsbruck und 1670.104 in Bludenz firmieren inzwischen als Nostalgiefahrzeuge der 1998 als ÖBB-Servicestelle für Nostalgieverkehr eingerichteten „Erlebnisbahn". Hinzu kommt, dass die BR 1670.100 schon immer das höchste Metergewicht aller ÖBB-Loks hatte. Für die Bludenzer 1670.104 resultiert daraus heutzutage ein zusätzliches Problem unter den Kriterien der diskriminierungsfreien Zulassung. ÖBB-Erlebnisbahn setzt deshalb vorrangig die ins Vorkriegsaussehen zurückversetzte 1670.25 von Wien aus, weitab ihres einstigen Einsatzgebietes, zu kommerziellen Fahrten ein. *Helmut Petrovitsch/al*



TIPPS UND ORIENTIERUNG IM WORLD WIDE WEB – DAS INTERNET IM MODELLEISENBAHNER

www.parowozy.com.pl

Wolsztyn online

Das Dampf-Bw im westpolnischen Wolsztyn kennen viele. Die Homepage von polnischen Dampf-Enthusiasten bietet mehr als nur Kohle, Ruß und Öl.

● „Wenn Sie schon bei uns im Bw sind, sollten Sie mehr als nur Bahnhof verstehen!" So lautet der gut gemeinte und gut umgesetzte Hinweis auf einen kleinen Polnisch-Lehrgang für deutsche Dampflokfans. Bitte sehr: parowozy - die Dampfloks. Die in polnisch und in gutem Deutsch präsentierte Homepage bietet so ziemlich alles, was man für einen Besuch in der Dampflok-Hochburg wissen muss. Die fünf in Wolsztyn kreuzenden Strecken werden ebenso beschrieben wie der Ort selbst und der Weg zum Bw. Man erfährt Nützliches fürs Fotografieren und Preise zum Übernachten im Bw. Aktuelle Fahrplan- und Umlaufangaben ermöglichen eine optimale Reiseplanung. Selbst über Kesselfristen erfährt man einiges. Es versteht sich von selbst, dass ausgezeichnete Bilder zu dieser Homepage von Format gehören. Nicht nur jede noch in Betrieb befindliche Lokbaureihe findet sich dort: Stimmungsvolle Fotos aus der Winterzeit oder Nachtaufnahmen runden gute Bilderserien ab. Neben fast täglichen Nachrichten gibt es auch ein Bild der Woche, Gast Mitte Mai: Die 03 204 des Lausitzer Dampflok-Clubs. Fazit: Wenn Sie schon nach Wolsztyn wollen, besuchen Sie vorher diese Seiten. Die wichtigste Frage: Gdzie jest parowozownia? - Wo ist das Bw?

www.dampflokfoto.de

Bilderbogen

Unter dem Namen Dampflok-Klaus präsentiert Klaus Schumacher zahlreiche Aufnahmen mit dem Schwerpunkt Dampflokomotive.

● Wie die Bildauswahl zeigt, trägt Dampflok-Klaus sein Pseudonym nicht zu unrecht. Ins Fotoalbum kamen hauptsächlich Aufnahmen aktueller Museumsdampfer, aber auch ein paar E-Loks der DBAG schlichen sich ein. Der Zugriff auf die Fotos ist einfach. Auf der Startseite klickt man auf das große Foto und schon öffnet sich blitzschnell die Inhaltsübersicht. Dort bewegt man sich in gleicher Weise zu den Untermenüs. Oftmals verstecken sich hinter einem Bild weitere Fotos, die sich in gewohnter Weise öffnen. Wenn man die „zurück"-Schaltfläche des Browsers betätigt, erscheint das zuvor geöffnete Foto, geht man auf den „zurück"-Befehl der geöffneten Seite, so gelangt man auf die erste Seite des Untermenüs. Die mehr als 200 Fotos bestechen durch gute Belichtung und Schärfe. Da die Homepage regelmäßig gepflegt wird, lohnt es sich, immer mal wieder reinzuschauen.

www.achim-bartoschek.de/bahntrassenradeln.htm

Drahtesel-Exkursionen

Ehemalige Bahntrassen sind prädestiniert, um als Radlwege genutzt zu werden. Achim Bartoschek zeigt, wo das in Deutschland möglich ist.

● Dem Eisenbahnfreund blutet meistens das Herz, den Radler freut's. Ehemalige, rückgebaute Bahnstrecken eignen sich einfach hervorragend, um als Radwege genutzt zu werden. Sie sind breit, befestigt und weisen nur mäßige Steigungen auf. Achim Bartoschek hat auf seiner Homepage 250 solcher Radwege zusammengetragen, auf denen man heute seinen Kreislauf in Schwung bringen kann. Für den Eisenbahnfreund besteht dadurch immerhin die Möglichkeit, auf Spurensuche vergangener Tage zu gehen. Und seien wir mal ehrlich, wenn schon keine Lok mehr auf den Bahndämmen rumpeln darf, dann sind Radfahrer allemal besser als Autos!

www.eisenbahnwelten.de/

Das Vorbild in N

Die Eisenbahnfotografie, die Gäubahn, Dampfloks und die Spur N haben es Uwe Schnell angetan.



● Es gibt Internetseiten, die besucht man wirklich gerne. Meistens sind es solche, die nicht nur grafisch gut aufbereitet sind oder ordentliche Fotos haben, sondern die zudem auch noch ein Thema gefunden haben oder gar eine Geschichte erzählen. Uwe Schnell hat eine solche Homepage ins Netz gestellt. Als Spätberufenen sieht er sich selbst, der zwar immer das Eisenbahnvirus latent in sich trug, das jedoch erst im fortgeschrittenen Alter von 35 Jahren bei ihm ausbrach. Dafür um so heftiger und so ist inzwischen eine sehr umfangreiche Foto-Dokumentation des Eisenbahngeschehens zwischen Stuttgart und Böblingen entstanden. Wie bei vielen Eisenbahnfreunden entdeckte der Autor auch schnell seine wahre Liebe zu den Dampfrössern. So kam es zum nächsten fotografischen Schwerpunkt: Betriebsfähige Dampfloks im Einsatz ablichten. Und weil das alles noch nicht genug ist, zog natürlich auch noch die kleine Bahn in sein Leben ein. Im Maßstab 1:160 tummeln sich bei ihm überwiegend all die Dampfer, von denen noch ein einsatzfähiges Vorbild vorhanden ist. Immer wieder findet der Besucher Querverweise zwischen Vorbild und Modell. Man darf sich schon auf die nächsten Erweiterungen der Internetseiten des Autors freuen.



AN MEB-VERLAG, „LESERBRIEFE"
BIBERACHER STR. 94
D-88339 BAD WALDSEE

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

● E17 im Osten

Betrifft: „Stehvermögen", Heft 5/2003

Zum gut gelungenen Artikel über die E17 möchte ich einige Details anfügen. E 17 10 und 101 waren Lokomotiven süddeutscher Bw, die sich zur Reparatur im RAW Dessau befanden. E 17 123 und 124 befanden sich bei Kriegsende im Bahnhof Polaun. Sie gelangten über Dessau in die UdSSR und kamen 1952/53 zurück. Das Schicksal der E 17 117 und 119 war bis dahin unbekannt. Aus einem Bericht aus dem Staatsarchiv in Warschau geht hervor, dass beide Loks in die UdSSR abtransportiert wurden, beide kehrten nicht zurück. Eine befand sich 1945 im Bw Hirschberg, die andere im Bahnhof Petersdorf der Strecke nach Polaun. Zum Beispiel im Buch von Braun/Hofmeister über die E 17 werden sie als „kriegszerstört" bezeichnet.

Markus Huber, CH-8172 Niederglatt

● Entscheidung richtig

Betrifft: „Rückwärtsgang", Heft 5/2003, und „Zurück zu den Wurzeln", Heft 11/2002

Auch ich gehöre zu den Modelleisenbahnern, die sich darüber freuen, dass Roco zu den Wurzeln zurückgekehrt ist. Meine Anlage Baujahr 1985 bis 1995 ist noch mit dem Gleissystem von Pilz aus Sebnitz ausgeführt. Als ich meine 35 von Roco auf meiner Anlage einsetzen wollte, musste ich feststellen, dass die Lok für dieses Gleissystem wegen vieler Entgleisungen auf Weichen nicht zu gebrauchen ist. Also ab in die Vitrine!? Dafür brauche ich kein Lokmodell. Ich finde es deshalb gut, dass Roco an die wahrscheinlich überwiegende Anzahl Modellbahner gedacht hat, die sich am Fahrbetrieb ihrer Modelle erfreuen möchten. Wer kann es sich denn leisten, eine fertige Anlage auf ein modernes Gleissystem umzurüsten?

Viktor Kurzeja, 06578 Oldisleben

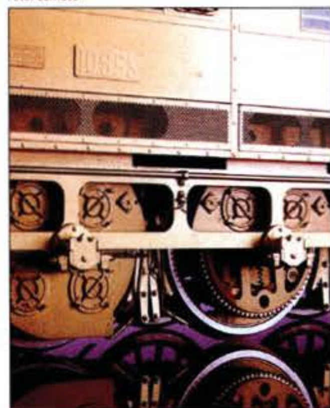
● Richtigstellung

Betrifft: „Neuheiten von der Spielwarenmesse Nürnberg", Heft 4/2003

In diesem Artikel bezeichnen Sie fälschlicherweise das Fulgurex-Modell der SNCF-Baureihe 9100 in Spur I als „das erste Modell, das in diesem Maßstab mit einem funktionierenden Buchli-Antrieb gebaut wird". Wir machen Sie darauf aufmerksam, dass wir bereits im Jahre 2000 die SBB-Ae 4/7 mit voll funktionsfähigem Buchli-Antrieb auf den Markt gebracht haben. Übrigens haben wir bereits vor einigen Jahren H0- und 0-Modelle (SBB-Ae 4/7 und DRG-/DB-E 16) mit angenähertem Buchli-Antrieb hergestellt.

Urs Egger, Lemaco SA CH-1024 Ecublens

Foto: Lemaco



Mit Vorgelege und Großzahnrad: Der Buchli-Einzelachsantrieb der Lemaco-Ae 4/7 im Maßstab 1:32 arbeitet mit vier Präzisions-Gleichstrommotoren.

Anmerkung der Redaktion: Die Lemaco-Angaben sind korrekt. Wir bitten, dieses Versehen zu entschuldigen.

● Beziehungs-Relation

Betrifft: „Umleitung", Heft 6/2003

Es war einmal vor längerer Zeit, da genügte irgendeinem Autor der Eisenbahn-Hobby-Presse das schöne, schlichte und zutreffende Wort „Strecke" nicht mehr. Ein gehobenerer Ausdruck musste sein: „Relation". Seitdem tummelt sich dieses unsägliche „Auf der Relation..." in allen Eisenbahn-Zeitschriften und tut mir (nur mir allein?) beim Lesen weh! „Strecke" ist nicht mit „Relation" austauschbar. Relation bedeutet Beziehung, hier Verkehrs-Beziehung. In diesem Zusammenhang kann man immer nur sagen: In einer Beziehung, aber niemals auf einer Beziehung. „Auf der Relation Unterknackbach – Prellbockingen wurde der Zugverkehr eingestellt" ist ganz falsch! Die Tat ebenso!

Hans-Jörg Bergmann, 07747 Jena-Lobeda

Anmerkung der Redaktion: Abgesehen davon, dass Relation auch Verhältnis bedeutet, was diesbezüglich keinesfalls mehr Sinn macht, bemühen wir uns schon, korrekte Synonyme zu verwenden, und werden hoffentlich „Auf-Relationen" den Garaus machen.

● Ungute Entwicklung

Betrifft: „Neuheiten aus der Modellbahnwelt", Heft 5/03

Die meisten Loks kosten bald so viel, wie ein Erwachsener pro Monat vom Sozialamt erhält. Wo soll das hinführen?

Werner Schneider, 90489 Nürnberg

● Lokbeschriftung

Betrifft: „Fleischmann-62 als DR-Lok", Heft 5/2003

Den Basteltipp las ich mit Interesse, da ich selbigen Umbau an meiner 62 vollzogen habe. Probleme bekam ich allerdings mit der Beschaffung einer Lokbeschriftung in entsprechender Qualität. Durch Hinweis eines Bekannten stieß ich auf die Firma SEM (Sächsischer Eisenbahn-Modellbau, Karl-Liebknecht-Siedlung 10, 08451 Crimmitschau). Diese Firma bietet individuelle Lokschildsätze in Messing und Neusilber (Aluminium) in hervorragender Ausführung und filigranster Ätztechnik an. Selbst die Beheimatungsschilder sind in N lesbar.

Gerd Wähner, 01917 Kamenz

● D-Bunkeröl bei DR

Betrifft: „Aufgetankt", Heft 6/2003

Die Aussage, dass DB und DR das gleiche Bunkeröl verwendeten, ist für den Zeitraum bis 1990 falsch. Bei der DR kam nicht C-, sondern D-Bunkeröl zum Einsatz. Ich verweise zum Beispiel auf die Zeitschrift „Die Werkstatt", Heft 8/1964.

Gerhard Schmidt, 06128 Halle

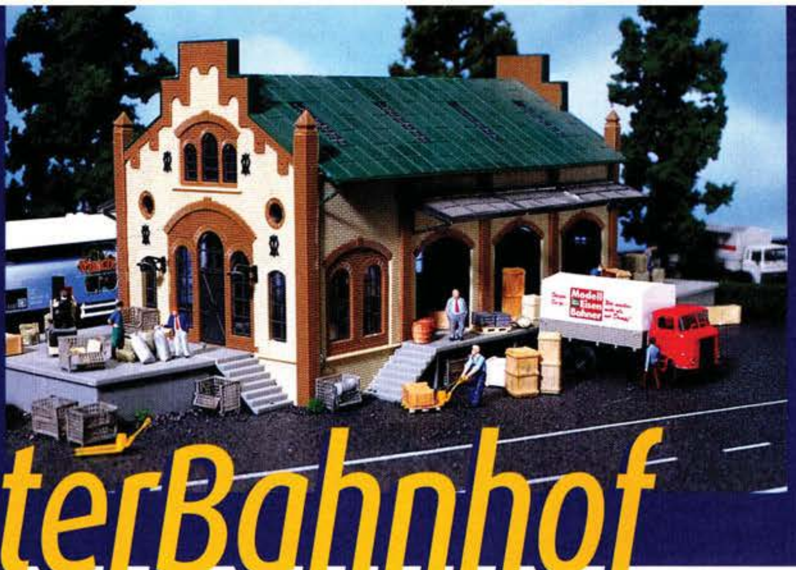
● Auf der Nordseite

Betrifft: „Mainhattan-Blues", Heft 5/2003

Der Autor hat bezüglich der Frankfurt/M Hbf oben abfahrenden S-Bahnen leider schlecht recherchiert: Nach wie vor fahren auf den Fernbahngleisen in Hbf Nordseite – nicht Westteil! – S-Bahnzüge: Die so genannten Kurz-S-Bahnen der Linie S1 nach/ von F-Höchst; die sogenannten Kurz-S-Bahnen der Linie S2 im Berufsverkehr nach/von Niedernhausen; die Linie S9 an Sonn- und Feiertagen und zeitweilig werktags nach/von Ffm-Flughafen.

Theodor Horn, 65830 Kriftel

›Verkaufen ›Suchen ›Tauschen



GüterBahnhof

VERKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

Bahnhofsschild "Moschheim" Emaille ca. 200 x 50 cm (ehemalige Strecke Montabaur-Rennerod), HAG Re 6/6, Sondermodell 700 Jahre Schweiz in 3ltr. Wechselspannung (neuwertig), Original-Lokschild 01 086 NALR, Henschel-Fabrikschild (Alu-rechteckig) von 900-mm-Lok abzugeben. Tel. (0711) 2737288

Verkaufe Schauanlage: Rummelplatz 1 : 87, mit 7 beweglichen Karusellen (Riesenrad, usw.) mit Schau- u. Imbissbuden, vielen Preiser-Figuren, Lampen und laufenden Lichterketten, sehr sorgfältige Ausführung - Preis: 1100,- Euro. Fax (00352) 26361802, E-Mail: rzierden@pt.lu

Verkaufe Schauanlage: 1 : 87, Zirkus Sarrasani mit Hauptzelt und mehreren Kleinzelten sowie Lastwagen und Anhänger, mit Aufschrift + 250 Preiser-Figuren, mit Zirkuskapelle, viele Lampen, 40 Zirkustiere, Pferdekarussell + Primex-Lok und Waggons. - Größe: 200 x 90 cm, mit Trafos - Preis: 1600,- Euro - sehr gepflegte Ausführung - Fax (00352) 26361802 - E-Mail: rzierden@pt.lu

Verk. Ersatzteile Piko H0/N sowie TT. Modelleisenbahner 1952 - heute. Bitte Liste anfordern. Petra Dettweiler, Straße der Einheit 4, 04420 Kulkwitz

LGB-Loks, -Waggons u. Zubehör sowie Sammlerstücke, Pola- u. Piko-Gebäude, Tausch möglich. Liste anfordern. Suche RhB-Modelle. Tel. (0201) 697400 Fax (0201) 606948

www.eisenbahn-pin.de Ansteckнadeln, Krawattenklammern, Schlüsselanhänger **G**

Große Sammlung wird aufgelöst!: Ältere Gleise aller Marken u. Spuren Z-N-TT-H0-S-0, Loks und Wagen, Zubehör, Wiking-Autos, Journale, Bücher, Hefte. Würde auch alles Mögliche tauschen. Tel. (06263) 9276 Fax 9277

Verkaufe einige neuwertige Teile Spur IIm (LGB). Tel. (0211) 364702

Verk. H0 Piko, BR 55 SNCF, 35,-; BR 50 65,-; BR 106 35,-; BR 120 45,-; BR 130 25,-; VT 137 Transexpress (3-tlg.) 35,-; Länderbahnzug 1913 G 8.1 85,-; div. Schienenmaterial H0 Piko 30,-. Axel Kröber, Köhlerstr. 6, 01662 Meissen

Loks: Lima 2067, Roco E104, Piko BR 56. Wenig gelaufen. Für Anlagenbetrieb oder Sammler. Alle Loks fast neu. Kirchstr. 9, 37133 Friedland. Tel. (05504) 1526

Achtung Modellsammler! Verkaufe Schauvitrine, wohnzimmergeeignet, 2400 mm lang, 500 mm hoch, 110 mm breit, 3 Traversen, 3 geschliffene Schiebescheiben, in Eiche dunkel. Für ca. 40 Modelle, H0. Preis 300,- Euro. Tel. (05155) 7431 ab 19 Uhr

Verkaufe Lok 996101, Eigenbau, LGB-Fahrwerk. Tel. (0172) 3583116 von 8 bis 18 Uhr, täglich.

www.modellbahnwelt.com **G**

Wer tauscht? Biete Liliput Wien 9500 BR 95011 Geisl. Steige DRG. Suche Brawa 0410 BR 232371-5, 0422 V 100025, 0552 BR 102201-1 oder Fleischmann 4012 BR 89. Biete 50 St. Märklin-Kurzkupplung, suche Fleischmann-Profikuppl. 6515. Biete Herpa-Truck 2000, suche Espewe-Modelle. Ralf Herrmann, Prenzlauer Str. 16, 16278 Angermünde, Tel. (0163) 2592136

Verkaufe: Diverse Loks und Wagen (inkl. kompl. TEE) mit Zubehör (Viadukte, Bahnhöfe, 60-er Jahre) an Selbstabholer. Preis VS. Spur N. Tel. (05381) 2562 Seeses/Harz

Märklin Sp. I: 5530 V36 Doppellok 950,- Euro; 85837 Kölln-Flocken m. MAN-LKW 235,- Euro; 58581 Württ. Kohlenwag. Set 96 Niederb. + Pferdefuhrwerk 220,- Euro; 85895 Museumswagen-Set 96, ged. Güterwag. + LKW 199,- Euro, Lieferung per Nachnahme, aber portofrei. Tel. (04941) 10660 Fax (04941) 61992

H0-Kleinstanl. 1,30 x 0,85 m, mit Flm.-Mo.-Gleis, Industrier., gut gestaltet. Mittelgebirgslandsch., ohne Rollmaterial, mit Regler zu verk. 220,- Euro. Rollm. kann extra abgeg. werden. Tel. (0371) 3361994

Verkaufe LGB: U.a. 21151, 21261, 20761, 22801, 21181, 23191, diverse Wagen, Signale und Digital-Startset. Manfred Engel, Friedhofsweg 2, 19370 Parchim, Tel. (03871) 217085

Verkaufe Bier- / Werbetrucks OVP! 50 Stck. für 75,- Euro u. 100 Stck. für 135,- Euro. Jew. zzgl. Porto Gute Mischung! Tel. (02421) 123877 oder Fax (02421) 123878

www.eisenbahn-emaille.de Signale für die Gartenbahn und Schilder fürs Hobby. **G**

Verkaufe Modellbahnanlage H0 - Märklin zum Abbau. Ca. 11 qm Anlage, C-Gleise, 31 Weichen. Digitaler Zugbetrieb mit 8 Zuggarnituren. Alle Loks digital mit Hochleistungsmotoren und 2 x Insidermodelle. Zugabe: Märklin-Magazin ab 1999 gebunden. Bilder anfordern unter E-Mail: ralf.voigt4011@t-online.de - Anlagenwert ca 18.000,- Euro, für 10.000,- Euro zu verkaufen. Zuschriften an: Tel. (0351) 8042246 Fax: (0351) 8052153

Biete Berliner S- oder U-Bahnzug Spur H0, GS oder WS, Halbzug, div. Typen, FP 250,- Euro. Heinz Kiel, Sansibarstr. 9, 13351 Berlin, Tel. (030) 4525966

Fleischm. 4174, PMT BR 102, Rivar. BR E19 DB, Lilip. BR 52.80, Roco 43316, 43230, 43514, Gütz. 38100, 38200 alles Vitrinenm. mit OK, Regner BR 995603 Bausatz A + B fertig montiert u. lauff., alles g. Gebot. Suche Roco 43239, Gütz. 38300. Tausch mögl. Steffen Wegener, Hardenbergstr. 56, 99734 Nordhausen Tel. (0177) 5550865

LGB-Gartenbahn abzugeben. 6 Züge u. TW, ca 160 m Edelstahlgleis, 14 Weichen, Gebäudemod., div. Zubehör. Bitte Infos anfordern: Fax (035795) 47843

Espewe, Iges, Ari, AG-Bedruckungen, Sonderfarben, Werbemodelle, usw., alles aus DDR-Zeit, 400 Stück, je Stück 10,00 Euro. Nur komplett zu verkaufen. Es gibt noch vieles kostenlos dazu. Tel. (034325) 20010 ab 19.30 Uhr.

Biete diverse russische Modelle H0, Liste frei. Kondratiev, PF 780, Petersburg, RUS-199155. **G**

Verkaufe Roco H0: Set 44047 mit vier 3-achsigen Umbauwagen in Ep. IV, 120,00; je 1 x 44774, 44773, 44772, Schnellzugwagen der FS, grau (Einmalserie 1992/93), en bloc" 120,00; je 1 x 46132 DB, 46133 ÖBB, 46134 NS, 46135 CFL und 46136 SNCB, Selbstentladewagen, en bloc" 100,00; 44090 Set 2 Stück Gs 212 "GEP" 40,00; 44751 ARmz 211 TEE, 35,00. Alle Wagen nur Sammlermodelle, in neuwertigem Zustand und in O.K., Zurüstteile (ausgenommen 44047) exakt und sauber angebracht. Preis in CHF zuzüglich Versandkosten, Verkauf in Euro nach Absprache. Felix Rüegg, Zürcherstr. 58, CH5432 Neuenhof E-Mail: felix.rueegg@bluewin.ch

Verkaufe H0: Märklin Hamo 3879 BR 216 "Lollo" Ep. IV, 150,00; Rivarossi 1357 BR 89 656 DRG, 150,00; Piko 50040 BR 82 023 DB, 150,00; Roco 45431 BR 118 DB blau, 120,00; Tender von Roco 43240 BR 01 DB 40,00; Märklin Export 46945 2 Flachwagen ÖBB 40,00; B & K je 1 Stück 33.001 Bekohlungsanlagen (Kohlenhochbunker) und 33.002.4 4 Wasserkräne, alle Teile in Originalverpackung (nicht zusammengebaut), en bloc" 75,00 Euro. Alle Modelle nur Sammlermodelle, in neuwertigem Zustand und in O.K., Preis in CHF zuzüglich Versandkosten, Verkauf in Euro nach Absprache. Felix Rüegg, Zürcherstr. 58, CH5432 Neuenhof E-Mail: felix.rueegg@bluewin.ch

Märklin H0, neu, unbespielt OVP. 33182 S 3/6 grün 120,- Euro; 34301 - Re 446 110,- Euro; 3378-BR.V31 110,- Euro; 3378-BR216 80,- Euro; 3358 BR 103, rot 100,- Euro; Brawa für Märklin 0385-BR216 100,- Euro; 0463-Köf 11 Quelle Werksl. 90,- Euro; Märklin H0 leicht bespielt, 3192 Primex E-132104-1 grün 90,- Euro; 3036 E-Lok 95,- Euro; 3022 Betr.Nr. 194091-5 100,- Euro; 3146 Baur. 236 80,- Euro; 3072 Betr. Nr. 21215-8 95,- Euro; 3075-V200060 90,- Euro; 3011 Baur 44 90,- Euro; 6647 / 5 x je 30,- Euro; neu Wagenset unbespielt, 4035 35,- Euro; 4514 60,- Euro; 4289 Tegernsee 1. 50,- Euro; 47205 35,- Euro; 46423 40,- Euro; Insider-Jahreswagen 98, 99, 2000 je 25,- Euro und Porto. Tel. (06181) 33151 od. Handy (0173) 3234763

ANKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

Suche Infomaterial, Schaltpl. + Hilfe für Digital TT von vorgesch. Modellbahner. Zeichn. usw. Suche BR 50 / 60 / BR 52 und gut gebr. Wagen. Freue mich auf jede Antwort. Tel. (034491) 56955

Alle Tipps zu Kleinanzeigen

So bezahlen Sie:

1. Den Betrag dem Auftrag in bar beilegen, oder ...
2. Verrechnungsscheck beilegen, oder ...
3. **der einfachste Weg: Abbuchung wählen.**
   Vollständige Bankverbindung (Bankname, Konto-Nr., Bankleitzahl) angeben. Abbuchungs-Genehmigung gilt nur für diesen einen Auftrag!
   Briefmarken können nicht angenommen werden.

Bitte beachten:

- Für private Wortanzeigen gibt es keine Rechnung.
- Wortanzeigen können nicht farbig hinterlegt oder individuell gestaltet werden.
- Wortanzeigen werden in der Reihenfolge des Eingangs veröffentlicht.
  Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Für Internet-Benutzer:

Sie können Ihre Kleinanzeigen, Ihre Nachrichten, Briefe o. ä. auch per E-Mail übers Internet an den MODELLEISENBAHNER schicken.

Die Redaktion erreichen Sie mit:
redaktion@modelleisenbahner.de

und die Anzeigenabteilung mit:
anzeigen@modelleisenbahner.de

Ankauf von Modellbahnen Spur Z - H0, auch Neuware aus Überbeständen, größere Sammlungen erwünscht, sofortige Barzahlung, Tel. (02841) 80352 und Fax

Suche Märklin: Maxi-Box-Car State of Maine Products, neuwertig, mit OVP, Kat. No. 54872. Tel. (06120) 4577

Rokal TT oder Egger-Bahn: Einzelmod. oder Sammlung, Kataloge, Werbemat., usw., Ingo Vierk, Binsenstieg 65, 21502 Geesthacht, Tel. (04152) 836505 Fax 836506, ab 17 Uhr

Modelleisenbahn v. Liebhaber gesucht, gerne Vorkrieg, Nachkrieg, spez. Märklin, Trix Express, Fleischmann., Roco. Bernd Zielke, Leverkusen. Tel. (02171) 737492

Große Modellbahnsammlung, Nachlass oder gerne Geschäftsauflösung von seriösem Eisenbahnfreund gesucht. Seriöse, unproblematische Abwicklung, bin Selbstabholer. Ich freue mich, wenn Sie mich anrufen. Bernd Zielke, 51379 Leverkusen. Tel. (021 71) 737492 Funk: (0173) 2903578,

Märklin-H0-Loks gesucht. Kaufe Loksammlungen oder Einzelstücke, Wagen und kompl. Anlagen, alt oder neu. Tel. (07308) 41161 und Fax.

LGB, suche alles von LGB, Einzelteile und ganze Anlagen zur Erweiterung meiner Anlage. Zahle gut und hole auch ab. Ich freue mich auf Ihren Anruf. Tel. (02771) 41585

TT und LGB von Sammler gesucht. Kaufe Einzelstücke oder ganze Sammlung. Angebote erbeten unter Tel. (0341) 4613285 und Fax

Suche Modelleisenbahnen aller Spurweiten, auch größere Sammlungen. Waldemar Lange, Chemnitzer Str. 3, 36251 Bad Hersfeld, Tel. (06621) 78273 und Fax

Fleischmann-Schwungmassenanker gesucht, auch größere Stückzahlen, sowie Repa-Lok aus Digital-System. Tel. (02369) 1510

Spur I: Loks und Wagen der NSB (Norweg. Staatsbahnen). Wer kennt welche Anbieter in Skandinavien? Tel. (+49-(0)30 / 4 23 92 01

Sammler-Stammtisch kauft alle Spuren, Modellautos, Blechspielzeug! Liste an: Freddy Vögele, Ringweg 10, 88400 Biberach/Riß

Märklin-Fan sucht Ihre Sammlung: 800er bis digital, Zubehör, Autos, Sprint, Faller-AMS, Wiking! Hole ab, zahle bar - rufen Sie an! Wengler, Tel. (07308) 921918 abends

Feldbahnmaterial 500 / 600 mm gesucht. Gleise, Weichen, Drehscheibe, rollendes Material, auch Einzelstücke. Angebote mit PV an: Tel. (0174) 3060567.

LGB - alles gesucht, Einzelstücke, Sammlungen, Nachlass, etc., spez. RhB + Kunststoffsachen, ab 50 Stck. Abholung möglich! Tel. (05561) 73707 Fax: (05561) 924778

Sammler sucht Modelleisenbahnen Spur H0 / N / Z, nur Neuware anbieten oder neuwertig. Zirkus-Krone-Mod., Werbeloks, Brawa H0m + H0e, Bemo, Roco. Tel. (06203) 930911 + (0172) 2020433

Kaufe Ihre Modellbahn! Gern größere Sammlungen, Geschäftsauflösungen und Restposten. Sofortige Barzahlung!!! Angebote bitte immer mit Preisvorstellung an Zentral-Station, An-, Verkauf, Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel. / Fax (030) 8736356 **G**

In diesen Fachgeschäften erhalten Sie den MODELLEISENBAHNER

Die Übersicht enthält nach Postleitzahlen geordnet alle Modellbahn-Fachgeschäfte, die in ihrem Sortiment den MODELLEISENBAHNER führen. Rufen Sie uns bitte an, wenn Sie auch auf dieser Seite aufgeführt werden wollen.

Telefon (07524) 9705-0, Fax (07524) 9705-45

PLZ-Gebiet 0

- **01069 Dresden:** Lokpavillon Dresden, Friedrich-List-Platz 2;
- **01108 Dresden:** Körner Modellbahn, Königsbrücker Landstr. 372;
- **01237 Dresden:** Modellbau Peter, Reicker Str. 104;
- **01277 Dresden:** Bufe-Fachbuchzentrum Eckard Rose, Reinhold-Becker-Str. 28; Modelltechnik Großbahnen, Oehmestraße 16;
- **01307 Dresden:** Tan Modellbau u. Modelleisenbahnen, Pfotenhauerstr. 66;
- **01326 Dresden:** Der Modelleisenbahnladen Saase u. Leuteritz GbR, Pillnitzer Landstr. 242; Modellbau + Bastlerbedarf, Friedrich-Wieck-Str. 8;
- **01445 Radebeul:** Modelleisenbahnen Klaus Grundkötter, Hauptstr. 22;
- **01468 Moritzburg:** Eisenbahnladen, Schloßallee 27;
- **01471 Radeburg:** Modellbahn Otto, Königsbrücker Str. 28;
- **01558 Großenhain:** Modellbahn und Modellbau, Meißnerstr. 16;
- **01594 Boritz:** Modell Shop Bernd Werner, Leckwitzer Str. 8;
- **01662 Meißen:** Modell- u. Technik Meißen, Gerbergasse 7;
- **01773 Altenberg:** Elektro Rode Modelleisenbahnen, Rathausstr. 24;
- **01796 Pirna:** Modellbahnen + Modellbau, Dohnaischer Platz 6 A;
- **01773 Altenberg:** Elektro-Rode, Rathausstr. 24;
- **01809 Heidenau:** Hobby Boutique, Ernst-Thälmann-Str. 4;
- **01844 Neustadt:** Spielzeugland Sick, Karl-Marx-Str. 2;
- **01896 Pulsnitz:** Modelleisenbahn Modellbahn Service A. Jünger, Julius Kühn Platz 9;
- **01904 Neukirch:** Klein-Technik Hobby-Treff Inh. Ortrun Kaufer, Hauptstr. 44 b;
- **01936 Königsbrück:** Modellbau Pofand Modelleisenbahnen, Alte Poststr. 7;
- **02708 Löbau:** Spielzeugland Inh. Marlies Reuss, Rittergasse 3;
- **02730 Ebersbach:** Modellbahn-Boutique Inh. Bärbel Siller, Löbauer Str. 11;
- **02763 Zittau:** Bahn + Modell Fichte & Lenk GmbH, Markt 20; Haltepunkt, Techn. Spielwaren u. Modellbahn, Inh. Jähne und Teichgräber, Reichenberger Str. 32;
- **02826 Görlitz:** Modell Bahnhof, Inh. Ingolf Feldt, Nonnenstr. 13;
- **02994 Bernsdorf:** Modelleisenbahn/Spielwaren, Dresdner Str. 26;
- **03048 Cottbus:** Böcking & Sohn Modelleisenbahnen + Modellbau, Vetschauer Straße 70;
- **04109 Leipzig:** Herrmann Modellbahnen, Burgstr. 4;
- **04159 Leipzig:** Spiel + Hobby Station Nütz, Georg-Schumann-Str. 248
- **04229 Leipzig:** Modellbahnfachgeschäft A. Nitsche, Altranstädter Str. 44; Schwarz-Modelleisenbahnen, Walter-Heinze-Str. 9;
- **04277 Leipzig:** Bahn + Hobby Günsel, Karl-Liebknecht-Str. 152;
- **04279 Leipzig:** LGB-Station Bemmann im "Moritz-Hof", Zwickauer Str. 125;
- **04289 Leipzig:** Modellbahnen Karsten Klinger, Prager Str. 275;
- **04315 Leipzig:** Dirk Bertram, Wurzener Str. 4;
- **04318 Leipzig:** Bernd Missler Spielwaren u. Modellbahn, Martinstr. 3;
- **04736 Waldheim:** Hofmann's Hobby-Shop, Niederstadt 27;
- **06108 Halle/Saale:** Modellbahnstation Inh. Stefan Ullrich, Kleine Ulrichstr. 19;
- **06110 Halle:** Modellbahncenter Minich, Lutherplatz 11 (a. Wasserturm);
- **06114 Halle/Saale:** Spielwaren u. Modellbahnen Halle GbR, Große Brunnenstraße 63;
- **06217 Merseburg:** Fröhlich's Modellbahnstudio Inh. Ilona Fröhlich, August-Bebel-Str. 54;
- **06231 Bad Dürrenberg:** TT-Modellbahnstübchen, Ostrauer Str. 13;
- **06406 Bernburg:** Bernburger Modellbauladen, Liebknechtstr. 10;
- **06484 Quedlinburg:** Modellbahn-Service Dietrich Steinbrink, Pölkenstr. 24;
- **06525 Sangerhausen:** Spielwaren Schwabe, Ulrichstr. 2 (Am Kino);
- **06528 Oberröblingen:** Spielwaren - Modelleisenbahn, Inh. Jörg Rubelowski, Hauptstr. 65;
- **06547 Stollberg:** Der Modellbahnhof W. Gurniak & Partner GbR, Bahnhof 1;
- **06556 Artern:** Hoffmann Elektrotechnik u. Modelleisenbahn, Puschkinstr. 34;
- **06618 Naumburg:** Modellbahneck Wolfgang Ethner, Freyburger Str. 4;
- **06667 Weißenfels:** Modellbahn Ehrhardt, Beuditzstr. 2 A;
- **06749 Bitterfeld:** Modelleisenbahn-Center, Walther-Rathenau-Str. 45;
- **06774 Söllichau:** TT-Host-Modellbau Neumann & Riethdorf GbR, Bergstr. 23;
- **07381 Pößneck:** Günthers, Inh. Margit Günther, Neustädter Str. 75;
- **07607 Eisenberg:** Modellbahnshop, Inh. Heinz Marek, Steinweg 18;
- **07937 Zeulenroda:** Modellbahn-Modellbau Inh. M. Schuster, Schopper Str. 31;
- **07980 Berga/Elster:** Papier-Büro-Spiel-Modellbahnen H. Kretzschmar, Bahnhofstr. 19;
- **08107 Kirchberg:** Spielwaren u. Elektroartikel mit Modellbahnen und Service, Torstr. 2;
- **08223 Falkenstein:** Falkensteiner Modellbahnstube, Hauptstr. 32;
- **08262 Tannenbergsthal:** Modellbahnwelt Albert, Waldhäuser Str. 4 a;
- **08280 Aue:** C. A. Schieck Modelleisenbahnfachgeschäft, Auerhammer Str. 1;
- **08289 Schneeberg:** Modelleisenbahn, Fachgeschäft & Service, Kleinserienmodell Peter Lorenz, Stollnhof 1;
- **08297 Zwönitz:** Modellbahn + Zubehör Olaf Günther, Siedlungsstr. 8;
- **08468 Reichenbach:** Modellbahn Müller, Zwickauer Str. 219;
- **08468 Reichenbach:** Modellbahn-Spitzner, Albertstr. 16;
- **08523 Plauen:** Modellbahn Rösner, Thomas-Mann-Str. 14; Modellbahnfachmarkt Plauen, Neuendorfer Str. 145;
- **09113 Chemnitz: DG-ModellBahnVersand Dietmar Goller, Bergstr. 4**
- **09127 Chemnitz:** Modellbahn-Center Jennert, Augustusburger Str. 249;
- **09212 Limbach-Oberfrohna:** Modellbahnladen Susanne Sabsch, Querstr. 17;
- **09326 Geringswalde:** Modellbahnhof Hobby+ Spiel, Dresdener Str. 66;
- **09350 Lichtenstein:** Tool Power, Modell + Modellbahnen, Inh. Ralf Kötteritz, Chemnitzer Str. 6;
- **09366 Stollberg:** Modellbahnen Junghanns, Rudolf-Breitscheid-Str. 17;
- **09419 Thum:** W. Oelmann Inh. Ralf Oelmann, Greifensteinstr. 5;
- **09456 Annaberg-Buchholz:** Modellbahn Gudrun Höber, Bärensteiner Str. 72;
- **09465 Neudorf/Erzgebirge:** Fahrkartenstübl im Bahnhof Neudorf, Am Bahnhof 6 c;
- **09496 Marienberg:** Modell u. Bahn, Zschopauer Str. 11;

PLZ-Gebiet 1

- **10178 Berlin:** Breier Spielbahnhof, Alexander Platz, Berlin Mitte
- **10318 Berlin:** Modellbahnbox Karlshorst, Treskowallee 104;
- **10405 Berlin:** Modellbahnen a. Königstor Inh. S. Teich, Greifswalder Str. 2;
- **10409 Berlin:** Modellbahn u. Modellbau Fliegender Hamburger, Inh. Detlef Appel, Erich-Weinert-Str. 142;
- **10437 Berlin:** Modelleisenbahnen Lothar Fohringer, Kopenhagener Str. 73;
- **10589 Berlin:** Modellbahnen a. Mierendorffplatz GmbH, Mierendorffplatz 16;
- **10627 Berlin:** Toto's Eisenbahnladen Michael Dümchen, Pestalozzistr. 28;
- **10711 Berlin:** Schiffs- u. Modellbahn-Studio, Joachim-Friedrich-Str. 22-23;
- **10717 Berlin:** Der Lokvogel Modelleisenbahnen + Zubehör, Holsteinische Str. 44; Zentral-Station An- und Verkauf, Güntzelstr. 39;
- **10789 Berlin:** Micha's Bahnhof, Nürnberger Str. 24 a; Modellbahnen Turberg, Lietzenburger Str. 51;
- **10827 Berlin:** Hajo's Spielzeugland, Kolonnenstr. 5 - 6; Helma's Lokschuppen, Crellestr. 2;
- **10967 Berlin:** Der Modellbahner am Zickenplatz, Boppstr. 7;
- **12051 Berlin:** Hardenberg LGB-Station Modell-Großbahnen, Siegfriedstr. 1;
- **12105 Berlin:** Modellbahn-Pietsch GmbH, Prühßstr. 34; Peter Gierke Modelleisenbahn+Spielzeug An- und Verkauf, Suttnerstr. 2;
- **12109 Berlin:** Modellwelt, An- u. Verkauf von Modelleisenbahnen, Mariendorfer Damm 45;
- **12109 Berlin:** Tabak & Mehr Shop, Inh. Mark Buhlin, Mariendorfer Damm 14;
- **12157 Berlin:** Eisenbahnen Vogelbusch Ankauf & Verkauf, Cranachstr. 9;
- **12163 Berlin:** Lokschuppen, Markelstr. 7;
- **12437 Berlin:** Reiner's Modellbahn-Paradies, Kiefholzstr. 186
- **12542 Berlin:** „Zum alten Dampfross", Mike Lorbeer, Rudower Str. 70;
- **12621 Berlin:** Modellbahn-Sachse, Planitzstr. 9;
- **12689 Berlin:** Modelleisenbahnen Barbara Krüger, Wittenberger Str. 68;
- **13088 Berlin:** Modellbahntreff Fritko, Smetanastr. 10;
- **13189 Berlin:** Modelleisenbahnen Pankow Volker Ochs, Berliner Str. 48;
- **13359 Berlin:** Breier Modellbahnen, Mareike Biggam, Koloniestr. 143/Osloer Str.; Berlin/Wedding
- **13581 Berlin:** Hobby Schult Technik, Klosterstr. 13 A;
- **14057 Berlin:** Breier Modellbahnen, Kaiserdamm 84, Berlin/Charlottenburg
- **14169 Berlin:** Modellbahnen in Zehlendorf B. Retzlaff, Berliner Str. 37;
- **14467 Potsdam:** Modellbahnen in Potsdam a. d. Fußgängerzone, Jägerstr. 20;
- **14469 Potsdam-Eiche:** Phillips Modellbahnhof, Kaiser-Friedrich-Str. 89;
- **15344 Strausberg:** Modellbahnbörse Lo(c)kschuppen, Lindenplatz 2;
- **15711 Königs Wusterhausen:** Modellbahnen & Mehr Inh. Ute Böhme, Weg am Krankenhaus 5;
- **15831 Mahlow:** Weichenläufer Modellbahnen, Bahnhofstr. 16;
- **15907 Lübben:** Spreewälder Bimmelguste Inh. Winfried Müller, Berliner Str. 4;
- **16225 Eberswalde:** Lok in-Roll out, Inh. Thiele und Hutfilz, Eisenbahnstr. 75;
- **16303 Schwedt/Oder:** Spielwarenfachgeschäft Brigitte Simon, Berliner Str. 135 B;
- **16321 Bernau:** Spielwarenfachhandel J. Bostedt u. D. Fischer, Breite Str. 13;
- **16352 Basdorf:** Hobbythek in Basdorf, Inh. Dieter Finster, Birkenstr. 83;
- **17033 Neubrandenburg:** Modellbahn & Modellbau, Inh. Harald Randel, Im Bahnhof Neubrandenburg;
- **17235 Neustrelitz:** Elektrohaus Winter, Glambeckerstr. 31;
- **17291 Prenzlau:** Spielwarenfachgeschäft B. Simon Inh. Salo Simon, Stettiner Str. 28;
- **17309 Pasewalk:** Modelleisenbahn & Modellbau Rast, Grabenstr. 4;
- **17438 Wolgast:** Modellbau und Hobby Wolgast, Wilhelmstraße 63;
- **17489 Greifswald:** Schildhauer-Modellbahn-Center, Schuhhagen 28/29-1.Etage;
- **18055 Rostock:** Modelleisenbahnen Schultz, Lange Str. 3;
- **18057 Rostock:** Modellbahn Schaft Inh. St. Hellwig, Friedhofsweg 2;
- **19053 Schwerin:** Bärenstark-Spielwaren u. Modellbahnen, Geschw.-Sch.-Str.9, Burgseegal; Thomas Glüsing Modellbau u. Eisenbahn, Mecklenburgstr. 5;
- **19243 Wittenburg:** Deja Spielwaren GmbH idee+spiel Fachgeschäft, Große Straße 12;
- **19322 Wittenberge:** Modelleisenbahnstudio Inh. M. Hintz, Lenzener Str. 75 D;

PLZ-Gebiet 2

- **20255 Hamburg:** Modellbahnshop Beurich, Heussweg 70;
- **20354 Hamburg:** Wede Fachhandlung /im Hanse-Viertel, Grosse Bleichen 36 ;
- **22083 Hamburg:** Modellbahnkiste Wolter, Von-Axen-Str. 1;
- **22087 Hamburg:** Modellbahn Hesse, Landwehr 29;
- **22113 Oststeinbek:** Engel-Modellbahnen, Im Hegen 4;
- **22177 Hamburg:** Spiel + Hobby Haus Hartfelder, Bramfelder Chaussee 251;
- **22299 Hamburg:** Meyers Modellbahn Winterhude Spezialgeschäft f. Eisenbahn, Barmbeker Str. 171;
- **22393 Hamburg:** Modellbahn-Center Hamburg, Stadtbahnstr. 40;
- **22767 Hamburg-Altona:** Modellbahnkiste Wolter, Ehrenbergstr. 72;
- **22848 Norderstedt:** Modellbahnstation Behm, Am Tarpenufer 6;
- **22880 Wedel:** Die Gartenbahn Inh. Dieter Gringel, Mühlenstr. 42;
- **23966 Wismar:** Modellbahn Börse, Dankwartstr. 52;
- **24103 Kiel:** Gleis 7, Inh. Dieter Köster, Waisenhofstr. 7-9;
- **24223 Raisdorf:** Modellbahnladen Stehr GmbH, Gutenbergstr. 52;
- **25348 Glückstadt:** Meiners Hobby & Spiel GmbH, Gr. Kremper Str. 13;
- **25524 Itzehoe:** Spielzeug John, Feldschmiede 23;
- **25746 Heide:** Lütje Spielzeug & Computer, Süderstr. 4;
- **25813 Husum:** Loto-Toto-Zeitschriften, Süderstr. 1a;
- **26789 Leer:** Hobby-Shop, Bremer Str. 6;
- **28217 Bremen:** Modellbahn-Meyer Inh. Manfred Meyer, Bremerhavener Str. 73/75;
- **28237 Bremen:** Roland Modellbahnstudio GmbH & Co. A. Schuchardt + Partner, Gröpelinger Heerstr. 165;
- **28779 Bremen:** Modelleisenbahn u. Modellbauzentrale Bremen Nord, Besanstr. 111;
- **28865 Lilienthal:** Haar Modelleisenbahnen, Hauptstr. 92 + 96;
- **28870 Ottersberg:** Dodenhof, ;
- **29225 Celle:** Bastel- u. Railway-Depot, Lauensteinplatz 7;

PLZ-Gebiet 3

- **30159 Hannover:** Karstadt Sport & Spiel, Große Packhofstr.;
- **30419 Hannover:** Train & Play, Herrenhäuser Str. 53;
- **30161 Hannover:** Im Gleisdreieck, Raschplatz 1E;
- **31135 Hildesheim:** Modellzentrum Hildesheim, Peiner Landstr. 213;
- **31177 Harsum:** Rupert Kreye Modellbahnzubehör, Kaiserstr. 49;
- **31224 Peine:** City Kaufhaus Knolle, Bahnhofstr. 2;
- **31515 Wunstorf:** Der Eisenbahn-Keller, Lange Straße 20-22;
- **31582 Nienburg:** Emil Twele, Langestr. 53;
- **32427 Minden:** Modellbahnen Born, Königsstr. 132 a;
- **33098 Paderborn:** Technik und Hobby Rainer Temme, Kamp 32;
- **33102 Paderborn:** Modellbahn-Modellbau MMZ, Inh. W. Sester, Friedrichstr. 7;
- **33332 Gütersloh:** Modellbahnladen J. Weithöner, Kampstr. 25;
- **33602 Bielefeld:** Spiel und Hobby Brauns GmbH Abt. Modelleisenbahn, Feilenstr. 10 - 12;
- **33613 Bielefeld:** Geschenke-Eck Spielwaren, Gerh.-Hauptmannstr. 21;
- **34117 Kassel:** Modellbahn Oehler GmbH, Treppenstr. 9;
- **34123 Kassel: Spielwaren Walter Raabe, Leipziger Str. 153**
- **34133 Kassel:** Treffpunkt Eisenbahn, Altenbauner Str. 133;
- **34414 Warburg:** Modelleisenbahnen - Modellbau, Zur Diemelmühle 11;
- **35510 Butzbach:** Günter Schott Modellbahnen, A.W. Heilstraße 2;
- **35708 Haiger:** Modellbahnen, Flug- und Modellbau, Hüttenstr. 1;
- **37176 Nörten-Hardenberg:** Adolf Scheer, Lange Str. 95;
- **37213 Witzenhausen/Werretal: Hobby + Technik**
- **37235 Hessisch Lichtenau:** Kaufhaus Frank, Poststr. 12;
- **37308 Heilbad Heiligenstadt:** Roland Conrad Modelleisenbahn & Elektrotechn., Stubenstr. 11;
- **37431 Bad Lauterberg:** H. Schwickert GmbH & Co. KG Spielwaren, Hauptstr. 88-92;
- **37431 Bad Lauterberg:** LGB-Station, Südharzer Modellbahnschuppen, Uwe Bierwirth, Dammwiese 4;
- **37603 Holzminden:** Streicher Modelleisenbahnen Modellautos, Wilhelmstr. 32;
- **38100 Braunschweig:** Modellbahn-Center Tiebe, Marstall 16;
- **38104 Braunschweig:** Zaade Modellbahnelektronik, Ebertallee 71;
- **38124 Braunschweig:** Modellbahnen Broders, Inh. Guido Broders Jenasteg 6;
- **38165 Essenrode:** Auto & Bahn, Modelleisenbahn & mehr, Alte Krugstr. 10;
- **38820 Halberstadt:** Modelleisenbahnfachgeschäft Bettina Hohmann, Friedrich-Ebert-Str. 34;
- **38855 Wernigerode:** Harzer Reise & Geschenkboutique im Hauptbahnhof Wernigerode, Schreiberstr. 51;
- **39104 Magdeburg:** Stock & Heinze GmbH Modelleisenbahnfachgeschäft, Otto-v.-Guericke-Str.9;
- **39108 Magdeburg:** Modellbahn-Voigt Olvenstedter Str. 51;
- **39218 Schönebeck:** Fahrradgeschäft Ingo Klettke, Wilh.-Hellge-Str. 220;

• **39326 Samswegen:** Olaf Ehrlich, Ercosat, Meseberger Str. 14;
• **39343 Süplingen:** Modelleisenbahnen Barbara Pfaffenholz, Bodendorfer Str. 6;
• **39576 Stendal:** Modellbahnfachgeschäft Ehrig, Breitestr. 32;

PLZ-Gebiet 4

• **40217 Düsseldorf:** Menzel's Lokschuppen & Töff Töff GmbH, Friedrichstr. 6;
• **40625 Düsseldorf:** Modellbahn Breuer, Alter Markt 14-15;
• **40721 Hilden:** Modellbahnladen Hilden Inh. Klaus Kramm, Hofstr. 12;
• **40878 Ratingen:** Modellbahn-Auto-Laden,Inh. Wolfgang Degen, Bechemer Str. 47
• **41236 Mönchengladbach-Rheydt:** Spielwaren Weiß, Hauptstr. 14;
• **41334 Nettetal - Kaldenkirchen: Modelleisenbahnen und Zubehör** Willy Trienes, Venloer Str. 6;
• **41460 Neuss:** Stellwerk Modellbau GmbH, Friedrichstr. 17;
• **41836 Hückelhoven:** B & T Modellspielwaren GbR, Gladbacher Str. 29;
• **42281 Wuppertal:** Modell-Eisenbahn-Club, Stütingsberg 45;
• **42281 Wuppertal:** Modellbahn Matschke, Inhaber Laag GmbH & Co. Vertriebs KG, Schützenstr. 90;
• **42289 Wuppertal:** Modellbahn Apitz, Heckinghauser Str. 218;
• **42697 Solingen:** Modellbahnbörse Koch u. Schui, Bonner Str. 26;
• **42699 Solingen:** Modellbahnhof, Merscheiderstr. 23;
• **44135 Dortmund:** Karstadt Sport & Spiel (Spielwarenabt.), Ostenhellweg 34;
• **44141 Dortmund:** Der Lokschuppen Modellbahnen-Autoshop, Märkische Str. 227;
• **44287 Dortmund:** Modellbahntreff W. Tack-Braunmüller GmbH, Marsbruchstr. 133;
• **44787 Bochum:** Dau-Bo-Bahn/Dau-Modell, Herner Str. 278; Spielzeug-Paradies Wagner & Raschka OHG,Dr.-Ruer-Platz 6;
• **45145 Essen:** Modellbahn-Ecke Inh. Ursula Aschmann, Berliner Str. 29;
• **45279 Essen-Steele:** Kracht & Cramer Modelltechnik GmbH, Ruhrau 46a;
• **45476 Mülheim/R.:** Lenny's Bahnshop, Oberhausener Str. 141;
• **45479 Mülheim:** Modelleisenbahnen Euler, Grabenstr. 2;
• **46238 Bottrop:** Technoshop, Horster Str. 262;
• **46427 Emmerich:** Rail Art Video;
• **46483 Wesel:** Modellbahn Lübke, Caspar-Bauer-Str. 33;
• **47051 Duisburg:** Drehscheibe GmbH Bahn, Auto + Modell, Kuhstr. 8;
• **47798 Krefeld:** Crefelder Lokschuppen, Breite Str. 64 - 66;
• **47803 Krefeld:** Hermann Modellbahnen Inh. Karl Heinz Hermann, Hülser Str. 128;
• **47829 Krefeld:** Modellbahnzentrum Uerdingen, Niederstr. 83;
• **48145 Münster:** WieMo Modellbahntreff, Warendorfer Str. 21;
• **48153 Münster:** Gierse GmbH Modelleisenbahnen, Hammer Str. 27; Modellbahnen Walter Licht GmbH, Hammer Straße 157;
• **49078 Osnabrück:** JB Modellbahn-Service GmbH Inh. Jürgen Bergschneider, Lotter Str. 16;
• **49356 Diepholz:** Wilhelm Stegmann Modellbahnen, Kohlhöfen 3;
• **49808 Lingen/Wachendorf: Modellsport Gerd Lübbers, Mühlengraben 4;**

PLZ-Gebiet 5

• **50226 Frechen:** Kiosk Parge, Freiheitsring 2;
• **50321 Brühl:** Buchhandlung Köhl, Kölnstr. 30;
• **50667 Köln:** SF-Spiel + Freizeit Handelsbetrieb GmbH, Schildergasse 46-48;
• **50827 Köln:** Lypold's Modellbahnen, Venloer Str. 664;
• **51105 Köln:** Eisenbahnmuseum Dieringhausen, Hachenburger Str. 20;
• **51107 Köln:** Lokstation Köln, Inh. Horst Franken, Rösrather Str. 47;
• **51379 Leverkusen:** Bw-Opladen Modelleisenbahnen, Düsseldorfer Str. 173;
• **51381 Leverkusen:** Spiel & Hobby Studio, Quettlinger Str. 200;
• **51483 Bergisch Gladbach:** Eisenbahn und Modellbau Klaus Spisla, Mülheimer Str. 180;
• **51515 Kürten:** Eisenbahn u. Modellbau Klaus Spisla, Zum Wickchen 12;
• **51645 Gummersbach:** Eisenbahmuseum Dieringhausen, Hohlerstr. 2;
• **52062 Aachen:** Modellbahn-Center Hünerbein, Markt 11-15;
• **52134 Herzogenrath:** Modellbahn B. Reichert, Bicherouxstr. 5-7;
• **52372 Kreuzau:** Drügh's Modelleisenbahnen Inh. M. Schoddel, Kreuzauer Str. 59;
• **52441 Linnich:** Brumm & Dampf Inh. Klaus Schmidt, Rurstr. 32 A;
• **53111 Bonn:** Modellbahnstation Bonn, Rosental 52; Modellbahnland Bonn-Rhein-Sieg, Inh. Winfried Lucht, Stiftsplatz 5;
• **53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler:** Technik Fritz, Modellbau u. Eisenbahn, Wilhelmstr. 51-52;
• **53859 Niederkassel:** Müller's Modellspielwaren Shop, Spicherstr. 8;
• **55130 Mainz:** Weisenauer Modellbahnladen Harald Schuldes, Wormser Str. 91;
• **55568 Staudernheim:** Haulk's Sammlereck, Inh. Gabi Schulz, Seegasse 2;
• **56070 Koblenz-Lützel:** Margot's Modelleisenbahnen, Schüllerplatz 10 - nähe alter Moselbrücke-;
• **56564 Neuwied:** Modellbahntreff K. Nesselhauf, Heddesdorfer Str. 50;
• **57076 Siegen:** Keßler's Ecke Modellbahnen - Modellautos, Inh. Kober, Siegstr. 24;
• **57399 Benolpe:** Modellbahnstübchen Karl-Heinz Heine, Bahnweg 3 - bei Palmen;
• **58135 Hagen (Haspe):** Lokschuppen Hagen-Haspe Modelleisenbahnen-Modellautos, Kölner Str. 23 (B 7);
• **58452 Witten:** Fa. Franz Engel, Spielwaren/ Modellbahnfachabteilung, Ruhrstr. 26;
• **58511 Lüdenscheid:** Gustav Diels Nachf. Uhren-Schmuck-Lehrmittel, Werdohler Str. 5;
• **58553 Halver:** Modellbahn Betriebswerk Steinhauer, Von-Vincke-Str. 13;
• **58762 Altena:** IGE Altena, v.d. Uwe Aman;
• **59065 Hamm:** Kremers KG Spielwaren-Fachgeschäft, Oststr. 56;
• **59269 Beckum:** Spiel + Freizeit Stöwer Vedes-Fachgeschäft, Wilhelmstr. 35 - 37; Spielwaren Schermuly, Nordstr. 6;
• **59394 Nordkirchen:** Spiele-Zug, Bergstr. 14;
• **59457 Werl:** Angelika's Modellbahn- und Spielzeugbörse, Hammer Str. 44;
• **59555 Lippstadt:** Spielzeugland Kerstin, Spielplatzstraße 5-7;

PLZ-Gebiet 6

• **60311 Frankfurt:** Spielzeugkiste E. Häfner Nähe Konstablerwache, Kurt-Schumacher-Str. 31;
• **60431 Frankfurt:** PM Modellbau Inh. Ingrid Möller, Ginnheimer Landstr. 191-195;
• **63619 Bad Orb:** Peter Schauberger, Martinusstr. 16;
• **63654 Büdingen:** Modell + Technik Rainer Mäser, Bahnhofstr. 37;
• **63897 Miltenberg:** Modelleisenbahnen Seide GbR, Ankergasse 15 u. 22;
• **64283 Darmstadt:** Der Lokschuppen, Kirchstr. 18;
• **64720 Michelstadt:** Michelstädter Modellbahn-Treff, Braunstr. 14;
• **65428 Rüsselsheim:** Speed Bewegung um Hobby, Inh. Jens Andree, Darmstädter Straße 12; Wenz Modelleisenbahnen und Zubehör, Karlsbader Str. 45;
• **65510 Idstein:** Modellbahn-Treffpunkt Homberg, Grunerstr. 16;
• **66589 Merchweiler:** Modellbahn-Hobbycenter-Saar, Auf Pfuhlst/Gewerbegebiet;
• **67069 Ludwigshafen:** Modell- & Spielecke Inh. Karsten Neubauer, Friedrichstr. 2;
• **67071 Ludwigshafen:** Spielwaren-Fachgeschäft Werst, Schillerplatz 1;
• **67112 Mutterstadt:** Spielwaren Weinacht, Neustadter Str. 28;
• **67227 Frankenthal:** Modellbahn & Spiel Jürgen Diehl, Kopernikusstr. 16;
• **67655 Kaiserslautern:** DiBa-Modellbahn Inh. Divivier, Eisenbahnstr. 55;
• **67806 Rockenhausen:** Schloyer Modellbahnfachgeschäft Inh. Axel Voigt, Kreuznacher Str. 9;
• **68259 Mannheim:** Roland Botsch, Ziethenstr. 54;
• **68309 Mannheim-Käfertal:** Modellbahn Treff, Dürkheimer Str. 20;
• **68519 Viernheim:** HobbyKit, Heidelberger Str. 48;
• **69214 Eppelheim:** Modellbahnen Schuhmann, Schützen-/Ecke Richard-Wagner-;

PLZ-Gebiet 7

• **70173 Stuttgart:** Spielwaren Kurtz Spiel & Freizeit, Marktplatz 10;
• **70176 Stuttgart:** Stuttgarter Eisenbahn-Paradies Inh. Gunter Heck, Leuschnerstraße 35;
• **70178 Stuttgart:** Modelleisenbahn-Center W. Schüler, Christophstr. 2/Ecke Tübinger Str.;
• **70329 Stuttgart:** Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Im Bahnhof 1 Obertürkheim;
• **71032 Böblingen:** Eisenbahn- und Modellbau Köngeter, Poststr. 44;
• **71272 Renningen:** Firma Kauffmann Radsport und Spielwaren GmbH, Leonberger Str. 8;
• **71272 Renningen:** HS Modellbahntechnik, Weil der Städter Str. 21, 71272 Renningen
• **71334 Waiblingen-Beinstein:** Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Biegelwiesenstr. 31;
• **71672 Marbach:** Adolf Schnabl Modellbahn - Elektroartikel, Marktstr. 35;
• **71732 Tamm:** Bomo Modellbahn, G. Bortlik, Schorndorfer Weg 17;
• **72127 Kusterdingen:** GK Modellbau, Weingartshalde 10;
• **73207 Plochingen:** Bahn + Spiel Inh. Eckart Kühner, Urbanstr. 10;
• **73630 Remshalden:** E + E Elektro + Eisenwaren, Wilhelm-Enßle-Str. 40;
• **73660 Urbach:** EVA H. Colberg, Dieselstr. 16;
• **73760 Ostfildern:** VS Modellbau Ing. Volker Spieth, Königsberger Str. 94;
• **74072 Heilbronn:** Böttinger Spielwaren City-Süd-Center, Südstr. 88;
• **74613 Öhringen:** Spielwaren+Modelleisenbahnen Bauer, Marktstr. 7;
• **74747 Ravenstein: Modellbau Höhlein, Gladiolenweg 1;**
• **75172 Pforzheim:** Modellbahn Seyfried, Durlacher Str. 12;
• **75233 Tiefenbronn:** Modell-Bahn-Hennig, Schongauerstr.1;
• **76133 Karlsruhe:** F. Wilhelm Döring Spiel + Freizeit + Hobby, Ritterstr. 5; Modellbahn Seyfried, Kronenstr. 24;
• **76137 Karlsruhe:** Eisenbahnlädle Jürgen Flößer, Augartenstr. 56;
• **76185 Karlsruhe:** Spiel und Freizeit, Greschbachstr. 3c;
• **76275 Ettlingen:** Pandi Spielshop GmbH, Karl-Friedrich-Str. 1;
• **76646 Bruchsal-Untergrombach:** idee + spiel Fachgeschäft Dieter Rachow, Büchenauer Str. 4a;
• **76684 Östringen:** Hees Elektrotechnik, Georgstr. 7;
• **78050 Villingen-Schwenningen:** Modellbahntreff Inh. Christoph Bernsee, Färberstr. 30;
• **78054 VS-Schwenningen:** RS-Modelleisenbahnen,
• **78462 Konstanz:** Spiel + Technik S. Klingeberger, Kreuzlinger Str. 1-3;
• **78713 Schramberg:** Hug Modellbautechnik, Berneckstr. 26;
• **79098 Freiburg:** Spiel + Hobby Hank GmbH, Bernhardstr. 12;
• **79183 Waldkirch:** Benz Electronic Modellspielwaren, Damenstr. 20;

PLZ-Gebiet 8

• **80634 München:** Fachbuchzentrum Mario Stiletto, Schulstr. 19;
• **80992 München:** Modellbahnprofis Riffler & Ruhland OHG, Feldmochinger Str. 35;
• **81667 München:** Die Modelleisenbahn, Orleansstr. 33;
• **82110 Germering:** Günther F. Hödl Modellbahnen, Otto-Wagner-Str. 4;
• **83352 Altenmarkt:** Modell-Eisenbahnen Brigitte Maier, Traunsteiner Str. 4;
• **84307 Eggenfelden:** Modellbahnen von A bis Z Roland Steckermaier, Landshuter Str. 14;
• **84375 Kirchdorf:** Toys + Tech J. Beicken Modellspielwaren, Robert-Bosch-Ring 4;
• **85354 Freising:** Dutsch GmbH, Untere Hauptstr. 50;
• **85368 Moosburg a.d. Isar:** Tabakbörse Holmes (im MiniMaß), Neue Industriestr. 7;
• **85599 Parsdorf: Züge & Zubehör, W. Dauner, Dorfplatz 8;**
• **85764 Oberschleißheim:** Eisenbahnparadies Oberschleißheim, am Fohlengarten 10 B
• **88601 Messkirch:** O. Veeser Inh. Oskar Häuptle, ;
• **88630 Pfullendorf:** Der Spielzeugladen Jürgen Heilig, Hauptstr. 22;
• **89073 Ulm:** Spielwaren Sindel GmbH & Co. KG, Neue Str. 77;
• **89275 Thalfingen:** Spielwaren Schäfer, Ulmerstr. 2;
• **89537 Giengen:** Die Bahnbude Ekkehart R. Krause, Bahnhofstr. 24 + 29;

PLZ-Gebiet 9

• **90402 Nürnberg:** Buchhandlung Emil Jakob, Hefnersplatz 8; Eisenbahn Dörfler, Färberstr. 34-36;
• **90419 Nürnberg:** Modellbahn Ritzer, Bucher Str. 109;
• **90459 Nürnberg:** Modellbahn Dietrich, Peter-Henlein-Str. 39; Modellbahntreff Inh. R. Gumpp u. K. Hertel, Wölkernstr. 34;
• **90762 Fürth:** Der Lokschuppen Inh. Thomas Friedel, Bahnhofplatz 8b;
• **91054 Erlangen:** Der Modellbahnladen Inh. Wolfgang Lind, Friedrichstr. 41; Krische-Mencke-Blaesing Universitätsbuchhandlungen, Universitätsstr. 16;
• **92729 Weiherhammer:** Modellbahn Weber, Am Bildbaum 26
• **94061 Waldkirchen:** Erwin Pollner, Marktplatz 10;
• **94315 Straubing:** Kempt Modellbahnen, Inh. Horst Riedel e. K. Innere Frühlingstr. 2;
• **95028 Hof/Saale:** Hofer Lokschuppen Exklusive Modellbahnen, Bahnhofstr. 25;
• **95615 Marktredwitz:** Hans Hofmann Modellbahn-Börse, Markt 46;
• **96215 Lichtenfels:** Modellbahn Treff Inh. Horst Poltermann, Bahnhofstr. 12;
• **97437 Hassfurth:** Modellbau Kelling, Hofheimer Str. 11;
• **97828 Marktheidenfeld:** Das Eisenbahnlager Marktheidenfeld, Untertorstr. 12;
• **97842 Karbach:** Das Eisenbahnlager Marktheidenfeld, Bergstr. 14;
• **98527 Suhl:** Modellwelt Pietsch, Inh. Jürgen Pietsch, Gothaer Str. 13;
• **98530 Dillstädt:** Modellbahn-Shop Pabst, Übernrohrerweg 4 A;
• **98574 Schmalkalden:** Modellbauzentrum Weidenbrunn, Gothaer Str. 32;
• **98617 Meiningen:** Modellbahnshop, Inh. Hannsgeorg Meyer, Utendorferstr. 12;
• **98693 Ilmenau:** Gleis 3 Modellbahnfachgeschäft, Pfortenstr. 31;
• **99084 Erfurt:** Haus des Buches Carl Habel GmbH, Anger 7;
• **99086 Erfurt:** bahn & auto Inh. D.-L. Endter, Magdeburger Allee 149;
• **99310 Arnstadt:** Modellbau-Welt, Matthias Henning, Erfurter Str. 39
• **99423 Weimar:** Modellbau u. Hobby Center Nitschke, Schwanenseestr. 56;
• **99510 Apolda:** Modelleisenbahn u. techn. Spielzeug, Utenbacherstr. 41;
• **99610 Sömmerda:** Modellbau & Kreatives, Weißenseer Str. 4;
• **99752 Bleicherode:** Modellbau Grosch Bleicherode Modellbaufachgeschäft, Obergebraer Str. 25;
• **99867 Gotha:** In der City, Mönchelsstr. 23; Modellbahnfachhandel, Leinastraße 81;

Belgien

• **7850 Edingen/Enghien:** Jocadis sprl Trains & Trams Miniatures, Rue de Bruxelles, 53 Brusselst.

Dänemark

• **2860 Söborg:** Loko-Dan Import Leif Lise, Buddingevej 229;

Frankreich

• **75009 Paris:** Transmondia Librairie Ferroviaire, 48 Rue de Dovai;

China

• **Hong Kong:** Port-Link (Pacific) LTD., Unit A, 7/F., Kwai Shun Industrial Centre North, No. 51-63 Container Port Road, Kwai Chung.

Niederlande

• **2283 VJ Rijswijk:** De Wapstad Treinen & Modelbouw, Huis te Landelaan 462;
• **4845 CE Wagenberg:** De Spoorbrug Gerda en Jaap Bergmans, Dorpstraat 2;
• **5614 GB Eindhoven:** Treinhobby Speyer, Rozemarijnstraat 14 A;
• **9466 PG Gasteren:** Locomotion-Spoorwegmodelbouw, Westeinde 21;

Österreich

• **1060 Wien:** Memoba Inh. Oliver Veith, Aegidigasse 5;
• **1070 Wien:** Hobby-Sommer Modellbaugesellschaft m.b.H., Neubaugasse 26;
• **4810 Gmunden:** Modellbahnecke, Bahnhofstraße 43;
• **4563 Micheldorf:** Hobby- und Modellbau Werl, Parkweg 3;

Schweden

• **14222 Trangsund:** Jeco AB Wholesale-Distribution, Edbovagen 22;
• **21144 Malmö:** Frank Stenvalls Förlag, Föreningsgatan 12;

Schweiz

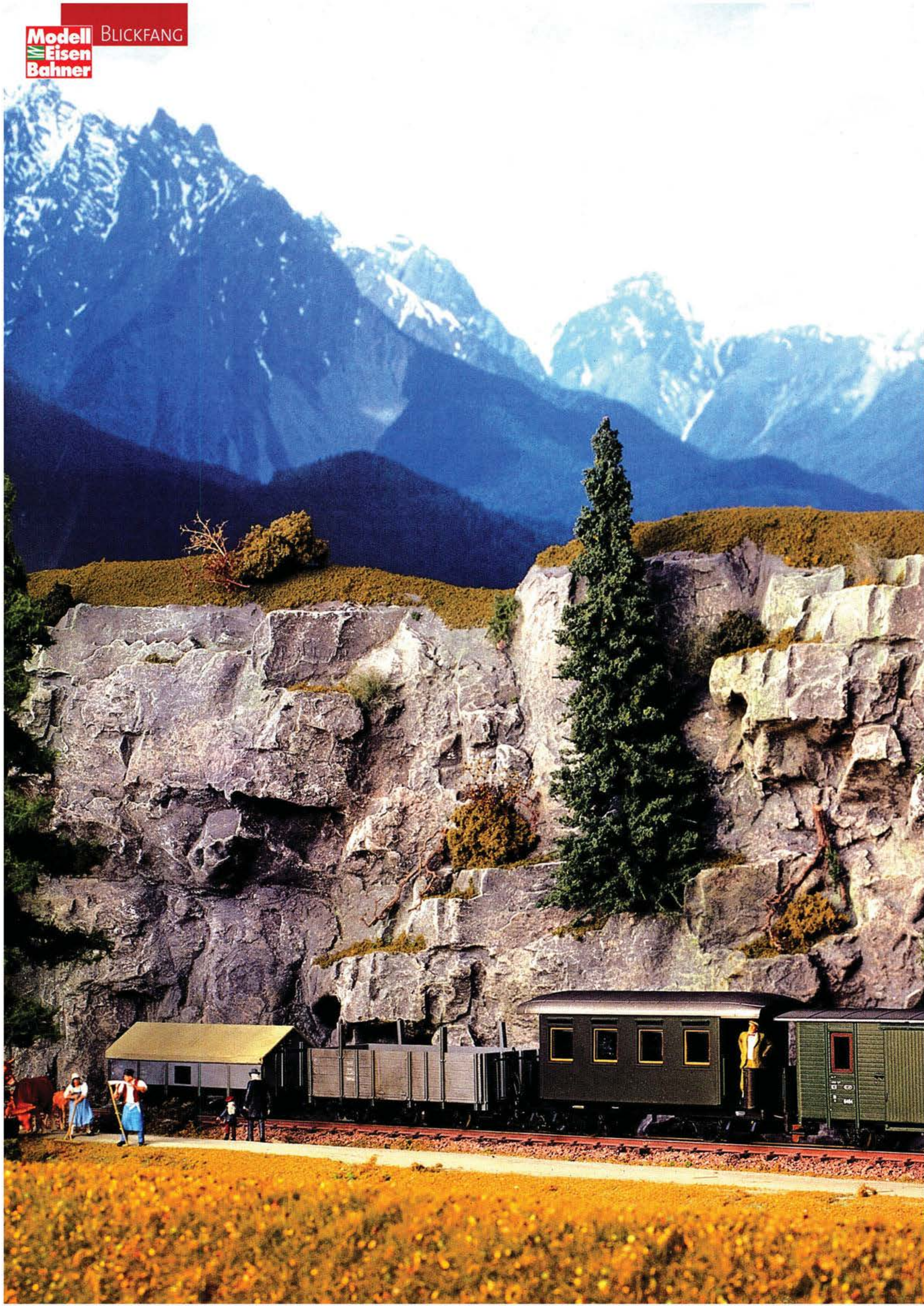
• **2543 Lengnau:** Morep AG Modellbahnen, Jurastr. 12 A;
• **4051 Basel:** Beltrami Nachf. R. und S. Baumann, Spalenvorstadt 22;
• **4053 Basel:** Zum Lokschuppen AG, Dornacherstr. 23;
• **5432 Neuenhof:** Tivoli Hobby u. Modellbahnen AG, Züricher Str. 156;
• **8055 Zürich:** Gubelmann Modellbau, Friesenbergstr. 110;

Tschechische Republik

• **11000 Praha:** Pragomodel-Model Railroad Minishop, Klimentska 42;
• **12000 Praha 2:** Zum Eisenbahnkönig, U krále zeleznic, Mánesova 42;

Ungarn

• **H-1084 Budapest:** Deak Modell Sport, Inh. Laszlo Deak, Nemet Utca 10;



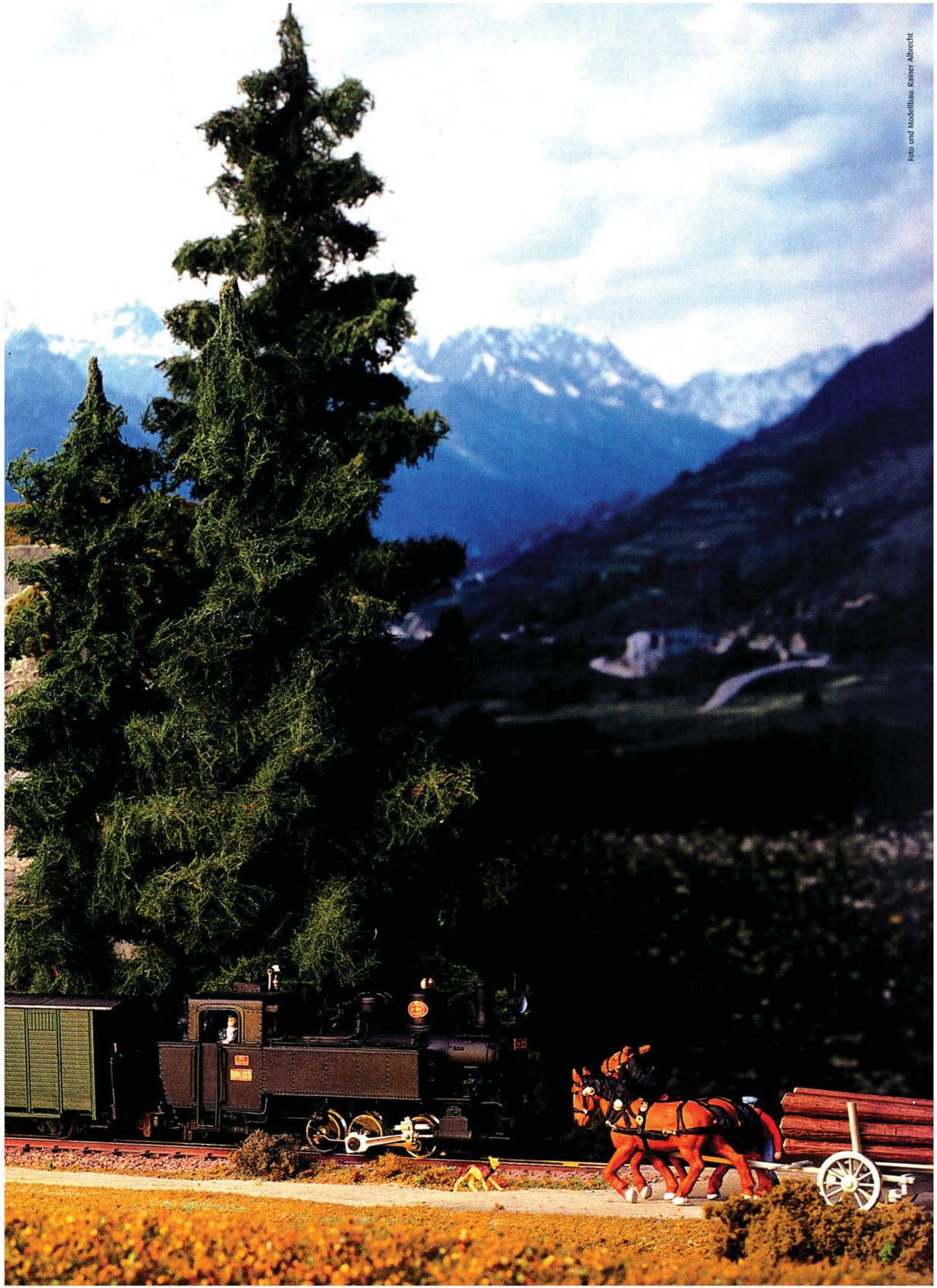


Foto und Modellbau: Rainer Albrecht

Suche Spur-0-Ersatzteile von Zeuke + Liebmann + Stadtilm. Auch Modelle z. Ausschlachten etc. Tel. (0611) 3413796

VERKAUF
Loks + Wagen H0

Märklin H0: E-Loks 3039, 3049, 3366, 3157, 3329, 30345, 34440, 34750 / 3002, 3192 (Primex). Alles Vitrinenmodelle, wenig gel., 41564 Kaarst Tel. (02131) 518745

Märklin: 345860 eBB 1141, Katalog-Wagen 1929 + 1935, Bahnpostwagen 4229 + 4279, alles neu. Märklin 3/63 (1602) 40 %, zusammen 220,- Euro. Tausch möglich. Tel. (00411) 7805301

Verk. KPEV S6 (Flm. 4828); P8 (Flm. 4800) u. Württb. 5-teilig. Reisezug-Set (Roco 44096) je 150,- Euro. Suche DR 212 001-2 (Roco 43689). Bernd-Wolfgang Zweig, Tel. (06104) 65500

Märklin: Kittel 3425 = 140,-; 3030 = 100,-; ICE Sinus = 550,-; BR 03 031022 = 150,-; Wg.-Set 48446 = 40,-; 4675 = 20,-; 4066 = 25,-; 4068 = 25,-; 4072 = 35,-; 48038 = 20,-; 4153 = 20,-; 4130 = 20,-; 47716 = Mannesm.-Rungenwg. = 30,-; weitere Loks u. Wagen, bitte Liste anfordern bei Hans-Peter Heiland, Wandsbeker Stieg 31, 22087 Hamburg, Tel. (040) 400495 und Fax

Hochwertige Sammlermodelle Ep. II BR01, 01.10, 03, 05, 41, 42, 44, 45, 50, 52, 52 Kondens, 64, 86, 62 18, alle Modelle in Handarbeit mit Splitterschutzplatten + hochwertiger Tarnung versehen. Preis pro Lok von 180 - 290,- EUR. Walter-Arthur Opitz, Großhainer Str. 153, 01129 Dresden, Tel. (0162) 8172016 nach 20 Uhr

Gützold 32400, 45200, BR 52 DRG Roco, 43352, BR 44 ÜK DRG 63250 BR 50 ÜK DRG 43276 BR80 44050 Set Orientexpress 45048 Set bayr. Perswg. DRG Riv. 5204 BR 18 538 DRG Flm. 804156 BR 56 DRG SoSe 4892 Set 150 Jahre Bahn Württ. 4895 Trix 22408 BR 38 Liliput 10502 BR 05 Toto 10510 BR 05 DB Reko 10601 10602 BR 12 DRG 7522 BR 75. Tel. (0172) 3501264 ab 19 Uhr

Verkaufe: 9 Loks, 46 Wagen, 3 Kräne, verschiedene Hersteller, 49 Schienen, 2 Weichen, 1 Kreuzung. Alles 600,- Euro, aber auch einzeln abzugeben. Stefan Becker, Tel. (039002) 44256

Märklin H0: TEE-Triebwagen 3070 Euro 240,-; E-Lok BR 103, digital 3657 Euro 80,-; beide in OK. Tel. (08389) 984526 ab 18 Uhr, Herr Engels

Mär. digi. H0 Vitrinenmodelle 39352 Porsche-C-Sinusmotor 210,- Euro; ICE3 37780, 43747, 43717 380,- Euro Klaus Raupach, Junkern Breite 26, 37120 Bovenden, Tel. (05593) 8839

Verkaufe Fleischmann-Schnellfahrlok 031074 mit Stromschale geschlossene Jalousien in der Seitenverkleidung Originalkarton, gebr. und gut erhalten. Bitte um Gebot: Tel. (05382) 3854

!! Bitte beachten !!
Private Kleinanzeigen kosten: 1 - 5 Zeilen 5 Euro, 6 - 10 Zeilen 10 Euro usw.

Mä. neu in OVP, digital, 39710 C-Sinus-ICE 680,- Euro; 37450 BR 45 480,- Euro; 39160 BR 42.90 Franco Crosti 280,- Euro; Versand per Nachnahme, portofrei. Tel. (04941) 10660 und Fax (04941) 61992

Herr, Zeuke H0m: Loks, Personen- und Güterwagen sowie Rollwagen. H0e-Reste-Liste anfordern von: Ingo Vierk, Binsenstieg 65, 21502 Geesthacht, Tel. (04152) 836505 Fax 836506

Sachsenmodelle "Sonderzug Pankow" 1 - 3, gegen Höchstgebot abzugeben, auch einzeln. (Set). Alles unbespielt. Angebote unter Tel. (03586) 406941 od. (0173) 5196567

Verk. Piko BR 03 50,-; BR 23 80,-; BR 38 65,-; BR 41 50,-; BR 42 120,-; BR 50 50,-; BR 52 Kond. 50,-; BR 75 35,-; BR 130 2 Mot. 45,-; E11 35,-; E42 45,-; E44 40,-. Tel. (05371) 743361 od. (0172) 8301764

Vitrinenmodelle 2-L-Gleichstrom: Flei.: 4076 BR 78, 4383 E 151; Gützold: 25802 V346, 31100 BR 71, 50300 V200, 118100 V110 DR; Hruska 2001 BR 91; Lima: 201629 V80, 203007 18 521 DR, 208042 E03, 208100 E103; Hamo 8385 BR 003; Piko: 51020 E180, 211, E 42, E 44, BR 55; Roco: 4126 BR44, 43249 23 104, 43428 BR191, 43705 BR 232, 43740 101 001-6, 63210 01 104 DB, Sachsmod.: 13001 VT 172; Trix ICE 2. Günstige Preise nach Vereinbarung. Dreh- und Fräskleinteile nach Kundenwunsch. Fensterverglasungen. Peter Theil, Tel. (0341) 9419887. Klaus Rüdel, Am Frankfurter Weg 7, 63150 Heusenstamm

Verk. 2 x Doppelstockzug Schicht, Ep. III und IV, OKT, je 40,-; Gü V100 30,-; V200 DB 40,-; V 118 50,-; Piko BR 80 35,-; BR 81 55,-; BR 55 35,-; BR 50 55,-; VT 185 50,-; BR 89 55,-; VT 135 35,-; Nohab 50,- u. 40,-; BR 89 WS 30,-; E44 40,-; BR 99 Herr 100,-; Fahrwerk BR 42 45,-. Suche billige Ersatzteilspender H0. Ehrenhardt Garbisch, Carl-Schorlemmer-Ring 27, 06122 Halle, Tel. (0345) 8055946

Märklin 3061, 4578, 2 x 4574 VB 400,- Euro. Alles wie neu mit Schachtel zu verkaufen. Tel. (03644) 560474

Piko E63 180,-; BR 23 = 95,-; 50 = 80,-; 55 = 40,-; 66 = 55,-; 81 = 70,-; Gützold BR 42 = 150,-; 106409-6 = 70,-; BN150 = 30,-; BR 91338 = 72,-. Alles unbespielt, Top-Zustand. Tel. (0365) 4204254

8 Loks (Dampf, Diesel) u. 47 Wagen aus Ep. II, III von Fleischmann, Roco, Trix. Loks mit brünierten Rädern, Personenwagen mit Figuren und Innenbeleuchtung. Alle Fahrzeuge sind neuwertig und mit KK-Kuppl. ausgestattet. Verkauf nur an priv. und komplett. FP 1550,- Euro von Edwin Petrat, Schäfflestraße 10, 60386 Frankfurt, Tel. (069) 422763

DRG-Modell Berlin: 14 Wagen V 2-Schießzug 1.206,- Euro; preuß. T0; AL S 9: je 925,- Euro; preuß. S 1: 925,- Euro; preuß. S 7: 825,- Euro; Micro-Metakit neu & 2. Hand. Tel. (030) 3058800 www.drg-modell-berlin.de **G**

Roco BR 215 Ep. V 50,- Euro; Eilzw. 1/2. Kl. Ep. III 40,- Euro; Eilz.-Gepwa. Ep. III 35,- Euro; Piko BR 015 Öl 50,- Euro; 55 20,- Euro; 56 100,- Euro; 95 100,- Euro; E11 30,- Euro; 244 26,- Euro; Dosto beige 2 x je 40,- Euro; Dosto-Stw. 55,- Euro; Y-Schlwa. 1 : 100 10,- Euro; Y-Gepwa. 1 : 100 10,- Euro; 20 Güterwagen. Liste vorhanden. Thorsten Lohmann, Lausitzer Str. 4, 04916 Herzberg / Elster, Tel. (0170) 5200781





Verkaufe VT 135 DRG H0 Trix-International Kat.Nr. 52247300 o. Beiwagen, a. tadelloser Zustand. / Suche o.i. Tausch gegen KÖF II PR-Ost. probegelaufen - nicht zugerüstet - KÖF II-DRG d. offene Version Kat.Nr. 0471? Tel. (030) 5137115

Piko, Gützold, Schicht: Packungen / Loks / Wagen / Zubehör solange vorrätig. Neuwertig und gebraucht, BR 41 mit Güterzug 102,-; 58030 Bauzugwagenset 89,-; 50011 BR 03 151 DR 109,-; Sächs. BR 38 grün 108,-; BR 52 DR 56,-; BR 55 CSD 56,-; BR 64 DR 51,-; BR 75 DR 59,-; BR 86 DR 46,-; BR 95 DR 82,-; BR 106 orange 66,-; V100 DR blau 41,-; BR 130 DR 53,-; Reihe 204 SNCB 99,-; E11 DR grün 59,-; E69 DR grün 25,-; 51020 BR 180 DR rot 129,-; Kesselw. 4-achs ÖBB 9,50; off. Güterw. CSD 3,-; Tonnend. DR 3,-; 100 gerade 1/1 40,-; 2/3 gerade 100 Stück 25,-; Baus. Bhf. Grünberg 10,-; usw! Umfangreiche "Piko-Liste" nur gegen 1,44 Freiumschlag! Zentral-Station, An-, Verkauf, Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel. / Fax (030) 8736356 **G**

Roco, Liliput, Kleinbahn, Rivarossi, Trix usw: z.B. Roco: 4148A ET 485/885 DB rot 99,-; 43018 VT 98/VS 98 DB rot 99,-; 44009 Wagenset Cirkus Krone 84,-; 4125A BR 230G (BR57) SNCF 109,-; 43242 BR 01 DB 125,-; 43248 BR 23 DB 129,-; 63320 C5/6 SBB 139,-; 43398 BR 622 NS grau/gelb 79,-; 43475 Y8035 SNCF orange/braun 49,-; 43644 V100 DB rot 74,-; 04140A BR 150 DB grün 85,-; 4141B BR 118 DB blau 84,-; 43032 E44 DRG grau 99,-; 43670 2018 SNCB blau 125,-; 43760 1110 ÖBB rot/grau 139,-; 63730 Re 6/6 SBB grün 139,-; usw! Alles neuwert.! Umfangreiche "Roco-Riv.-Liste" nur gegen 1,- Freiumschlag!! Zentral-Station, An-, Verkauf, Güntzelstr. 39, 10717 Berlin. Tel. / Fax (030) 8736356 **G**

Märklin-H0-Fahrzeuge 1937 bis ca. 1970 Trix-Express 1937 - 1940, Fahrzeuge und Schienen, Piko-Bakelitfahrzeuge und -Einschienenbahn. Eisenbahnliteratur. Tel. (030) 7431868 und Fax

ANKAUF
Loks + Wagen H0

H0-Feldbahn-Loren (0e) in Handfertigung, Ms.-Feinguss o. Ä. gesucht. Herbert Zinke, Dahlmannstr. 30, 10629 Berlin, Tel. (0175) 4821552

Suche von Trix BR 52 als Baureihe TE-3915 der Sowjetischen Eisenbahnen SZD Sondermodell 1997. Tel. (07258) 7303 abends

Suche Mä. No. 94161 Henkel-3-er Set. Otto Sommer, Dorenwaid 79, 88167 Gestratz

Modelleisenbahn v. Liebhaber gesucht, gerne Vorkrieg, Nachkrieg, spez. Märklin, Trix Express, Fleischmann, Roco. Bernd Zielke, Leverkusen. Tel. (02171) 737492

Sie haben die H0-Modelleisenbahn-Sammlung, die ich suche. Bitte rufen Sie an. Tel. (02256) 695 oder Fax (02256) 7408

Suche Märklin- Hamo-Lok 044 534-6, Bestell-Nr.: 38880, im guten Zustand. Angebote an: Tel. (0561) 472871 od. E-Mail: jürgenthielert@gmx.de

Suche Bierwagen mit Werbung, nur in H0 + Donnerbüchsen, jew. Ep. II / III. Schriftl. Angebot an: Günther Wilhelm, Schweinfurter Str. 75, 97464 Niederwerrn (PS: Latrinenwagen ges.)

Suche Piko: BR 01504 Kat.-Nr.: 5/6327/2, BR 01504 grün, 5/6327/1; BR 38262, Kat.-Nr.: 5/6333/011 u. Kat.-Nr.: 50016; BR 50001 blau; BR 4270500 CSD, Kat.-Nr.: 5/6318/000; BR 1425SJ, Kat.-Nr.: 5/6324/000; BR 55 Westernlok; BR 98002 SNCF/DSB/NS; BR 130 / Reihe 1606 NS Reihe 70002 SNCF rot + blau 06/1, Kat.-Nr.: 5/0767/100; Rangierlok Kat.-Nr.: 5/0548 alle Modelle. Tel. (0711) 692796 und Fax

Rivarossi BR 10, Roco BR 44 DR Öl. Angebote Tel. (02605) 1671 abends

Große Modellbahnsammlung, Nachlass oder gerne Geschäftsauflösung von seriösem Eisenbahnfreund gesucht. Seriöse, unproblematische Abwicklung, bin Selbstabholer. Ich freue mich, wenn Sie mich anrufen. Bernd Zielke, 51379 Leverkusen. Tel. (02171) 737492 Funk: (0173) 2903578,

Suche E 94 von Roco (DB) Reinhardt Peter, Siedlerweg 1, 89290 Buch, Tel. (07343) 6829

Drehscheibe Flm. 125,-; 89; Hamo 011, 012; EMW-Wagen, NOHAB, 38, 52, 56, 66, 86, 89, 91, 95; S4000, Robur, T54, usw.; Kataloge, VT 137 DRB Lili.-Wien 140,-; VT 137 DB, 45 Foto. Tel. (03473) 814610

Modelleisenbahnen v. Liebhaber gesucht, alle Spurweiten, nur Vitrinen- und neuwertige Modelle anbieten. Tel. (0172) 2020433

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung, auch Geschäftsauflösungen, zu fairen Preisen. Tel. (06061) 921692 o. (0171) 1274757, Fax (06061) 921693 **G**

VERKAUF
Loks + Wagen TT

Verkaufe TT-Sammlung: 34 Loks und 138 Wagen, alles BTTB und Zeuke. Liste gegen Freiumschlag. Preis VB. Zwei Schauregale inklusive. Tel. (0172) 8067120

Verkaufe Loks und Wagen folgender Firmen: Beckmann, Kittler, Tillig, Rokal und BTTB. Anfragen unter Tel. (0351) 3101559 von 18 bis 21 Uhr

Zeuke-TT-Bahn 2 x V200 CCCP a 90,- Euro, OK; BR 23 OK a 40,- Euro; 2 x V221 35,- Euro; V180 35,- Euro OK; E94 50,- Euro OK; V75 40,- Euro OK; V200 1 x BB 1 rot 2 x V36 grau a 35,- Euro; 1 VT 209070 mit Häng. 40,- Euro; BR 92 25,- Euro; BR 81 25,- Euro und Wagen 5,- + 10,- Euro. Tel. (06741) 2769

Verkaufe Loks und Wagen in TT aus DDR-Zeit / histor. / neu & gebr. - Bilder & Liste anford.: Tel. (08139) 935362 Dirk

E-32-Ätzgehäusebausätze, 2 Stück, 80er-Jahre; Modellautos, Wagen, Schürzenwagen, Häuser, usw. Steffen Meier, Stassfurter Höhe 54, 06449 Aschersleben, Tel. (03473) 814610

ANKAUF
Loks + Wagen TT

Rokal und Berliner TT-Bahnen gesucht, Loks, Wagen, Ersatzteile. Udo Vollbracht, Mittelstr. 20, 58332 Schwelm, Tel. (02336) 81352 ab 20.30 Uhr

Suche Infomaterial, Schaltpl. + Hilfe für Digital TT von vorgesch. Modellbahner. Zeichn. usw. Suche BR 50 / 60 / BR 52 und gut gebr. Wagen. Freue mich auf jede Antwort. Tel. (034491) 56955

VERKAUF
Loks + Wagen N & Z

Spur N: Minitrix: 11012 preuß. T2 + 4 Güterw. 109,-; 11030 BR 56 DRG + 5 Güterw. 159,-; 11027 S-Bahn-Zug DB: BR 111 + 3 W. 159,-; 12017 Bay. Glask. grün 89,-; 12902 BR 54 DB 119,-; 12903 Bay. G3/4 H grün 122,-; 12043 BR 89 DR 74,-; 12053 BR 85 DB 109,-; 12924 Reihe 140 SNCF 119,-; 12061 BR 221 DB rot 89,-; 12079 BR 221 DB blau/beige 89,-; 12402 V200 DB 99,-; 12959 BR 217 DB 79,-; 12688 Re4/4 SBB "Danzas" gelb 109,-; 18012 BR 216 DB 89,-; 12054 BR110 DB blau 79,-; 12055 BR 112 beige/rot 79,-; 12068 BR 151 DB beige/blau 89,-; 12851 BR E44 DR grau 85,-; 12882 "AEG" Versuchsl. weiß 110,-; 12933 BR 103 DBAG neurot 89,-; 12974 BR 175 DB grün 109,-; 12097 VT 858 DR rot/beige 129,-; usw.! Weitere Fahrzeuge auf Anfrage! Zentral-Station, An-, Verkauf, Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel. / Fax (030) 8736356 **G**

300 Loks, 300 Bierwagen, Liste gegen 1,44 Euro in Briefmarken von: F. Gensheimer, PF, 66055 Saarbrücken **G**

Märklin: Mini-Club Spur Z. Loks, Wagen, Schienenmaterial, Zubehör. Liste auf Anfrage. Tel. (0172) 6238349, Fax (07257) 903927, E-Mail: mp.weber@t-online.de

ANKAUF
Loks + Wagen N & Z

Suche ETA / ESA 150 - Baureihe 515 / 815 von Kato/Hobbytrain, Nr. 15001 - 002. Tel. (04744) 6180

Modelleisenbahn v. Liebhaber gesucht, gerne Vorkrieg, Nachkrieg, spez. Märklin, Trix Express, Fleischmann, Roco. Bernd Zielke, Leverkusen. Tel. (02171) 737492

Spur N: Gepflegte Sammlung od. Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Hans-Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg, Tel. (09288) 925755, Fax (09288) 925904 oder E-Mail: wkuli@t-online.de

Große Modellbahnsammlung, Nachlass oder gerne Geschäftsauflösung von seriösem Eisenbahnfreund gesucht. Seriöse, unproblematische Abwicklung, bin Selbstabholer. Ich freue mich, wenn Sie mich anrufen. Bernd Zielke, 51379 Leverkusen. Tel. (02171) 737492 Funk: (0173) 2903578,

Suche von Arnold: 3 St. lange Halberstädter 3229 (grün/beige), DR-Ausführung sowie von Noch Kofferanlage in Spur N. Michael Nickel, Gartenstraße 14, 31840 Hessisch-Oldendorf

TT-Kühlwaggon, KK, limitiert. 200 Stck., 24,00 Euro, inkl. Porto je Stck. Info: christl. modellbahn team e.V., S. Mayfield, Nelkenstr. 25, 91564 Neuendettelsau, www.cmt-ev.de

Suche Minitrix: 12400 BR 01 Club; Arnold: Ringlokschuppen 5-ständig; Minitrix: 12637 BR 120. Tel. (0173) 9070587

VERKAUF
Loks + Wagen allgemein

Spur I: BR 03 001 von Aster / Fulgurex günstig zu verk. Lok ist nicht gelaufen, im OK und in elektrischer Ausführung. Tel. (0341) 4793900 od. (0170) 5115537 abends

LGB, RhB in OVP 21440 neu 340,00; Wg. 3068, 3167, 34670, je 250,00; 22802 D + Sound 750,00. Info Tel. (06187) 27460 Fax (901060)

Verk. 0e von Henke, sächs. VIK (Messingm.), sächs. Triebwg., sächs. Oberlichtwg. CC4 tr., Lok und mehr. Güterw. v. Magictrain, 40 mtr. Gleism. von Henke, 18 motoris. Peco-Weich., auf sächs. Schmalsp. umgeb., wenn mögl. kompl. Preis nach VB. Tel. (033205) 44236

MEB 1/99 - 12/02 40,- Euro und Doppelstockzug, H0, 4-teilig, DR, unbel., gegen Gebot. Erbitte Anruf unter Tel. (03643) 902609

Spur I: Märklin, Lok 85598, Lok 5797, Lok 5517, 5 Pers.-Wagen 5804. Alles neuwertig. VB 2.500,- Tel. (0173) 8678391

ANKAUF
Loks + Wagen allgemein

Große Modellbahnsammlung, Nachlass oder gerne Geschäftsauflösung von seriösem Eisenbahnfreund gesucht. Seriöse, unproblematische Abwicklung, bin Selbstabholer. Ich freue mich, wenn Sie mich anrufen. Bernd Zielke, 51379 Leverkusen. Tel. (02171) 737492 Funk: (0173) 2903578,

Modelleisenbahn v. Liebhaber gesucht, gerne Vorkrieg, Nachkrieg, spez. Märklin, Trix Express, Fleischmann, Roco. Bernd Zielke, Leverkusen. Tel. (02171) 737492

Suche Eisenbahnen der Firma Märklin aller Spurweiten, auch Zubehör, Einzelstücke oder Sammlungen. Fre mich über jedes Angebot. Diskrete + schnelle + seriöse Abwicklung wird zugesichert. Tel. (09075) 8391 und Fax **G**

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen u. Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zuhause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Heinbuckel 30, 69257 Wiesenbach, Tel.(06223)49413, Fax: 970415 oder Dr.Thomas_Koch@t-online.de.

VERKAUF
Zubehör + Gebäude H0

Wiking 51 g, 52 c, 58, 79, 440, neu + originalverpackt, sowie weitere 60er-Jahre-Automodelle. Tel. (03473) 814610

VERKAUF
Zubehör + Gebäude N & Z

Märklin-Z-Anlage: 105 x 50 cm, eingebaut in Schreibtisch Erle, 120 x 60 cm, erweiterbar, ohne Rollmaterial, abzugeben. Preis VS bei Besichtigung. Liebsch, Bayreuth. Tel. (0921) 7563499

ANKAUF
Zubehör + Gebäude N & Z

Suche von Arnold: Gleise, gerade Nr. 1010 - 222 mm, Nr. 1110 - 666 mm. Angebote unter Tel. (09181) 296634

VERKAUF
Bücher + Zeitschriften

Alles Transpr.-Verlag, Neuzust.: Jahrbücher Schmalspurbahnen, Dampflokarchive, Dieselloks, Links und Rechts der kl. Bahnen, Schmalspur, Ostsee u. Erzgebirge, Verl. Bln., Lpz., Dampfloks Verl. Slovart. Tel. (030) 9713732

Für Selbstabholer: EB-Kurier 04/89 - 03/94 + Einzelh.; N-Bahn-Mag. 0/1990 - 4/1995; Kb-Mus-Eb. 1978 - 2000. Ernst-Friedrich Thiel, Tel. (02204) 61533

Biete MEB Nr. 1, 2, 3, 4 / Jg. 52; Nr. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 / Jg. 53; Nr. 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 / Jg. 54; Nr. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10 / Jg. 55; Nr. 1, 2, / Jg. 57. Gebote an: thomasdresden@surfeu.de

Biete komplette MEB-Jahrgänge: 1977, 1979 - 1985 (DDR), Einzelhefte: 1973, 1974, 1975, 1976, 1978, 1986 - 1990 (ca. 76 St.)(DDR-Zeit). Komplette Jahrgänge (BRD): 1991 - 1998, 2000 - 2002. 11 Einzelhefte 1999. Zu günstigen Preiskonditionen. Kurt Baumann, Leipziger Str. 27, 09326 Geringswalde, Tel. (037382) 70209

Blechspielzeug-Lexikon neu erschienen, 10 Bände, auch einzeln, über Eisenbahnen, Autos, Motorräder, Dampfmaschinen, Schiffe, Flugzeuge Fordern Sie bitte kostenlos Farbkatalog an: Verlag Dingwerth, 33125 Delbrück, Tel. (02944) 97400, Fax 974020, E-Mail: kunstgrafik-dingwerth@t-online.de G

ANKAUF
Bücher + Zeitschriften

Suche Transpress: Eisenbahnjahrbuch 1963 - 1974, 1979 - 1981, nur mit Schutzumschlag, Schmalspurbahn-Archiv, Franzburger Kreisbahn, 50 Jahre Leipzig HBF, Mitropa zwischen gestern und morgen, Eisenbahn-Sicherungstechnik (Arnold), Eisenbahn-Güterverkehr (Keil), Berliner S-Bahn (Götz / Borghardt), Bremseinrichtungen an Tfz, Handbuch Tfz-Dienst, Güterwagen-Handbuch, Handbuch Anschlussbahnen, Leitfaden Diesel-Tfz., Elektr. Tfz (Bendel), Signalwesen der DR, Fachbücher Gleis-, Weichen- und Oberbau, DR-Kursbücher 1949 - 1975, DR-Zugbildungspläne 1949 - 1990, DR-Buchfahrpläne 1949 - 1975, DRG, DB- und Mitropa-Kursbücher. Siegfried Knapp, PF 14 07, 88308 Isny

Suche Court / Schmidt: Dampfbahnen in Polen 1. Aufl. Transpress 1991. Willi Haupt, Tel. (030) 27891827 und Fax

VERKAUF
Fotos + Dias

Von den BR 346, 106, 345, 362, 363, 50, 364, 771, 171, 772, 229, 230, 333, 352, 311, 234, 204, 202, 2 220, 201, 298, 233, 219, 708, 218, 624, 928, 190, 946, 52, 723, 175, 701, 232, Spitzke, BUG, PBSV, Eurotrac, KEG, PB, OHE, IGB, NME, EVB, 01, ITL, PRESS, NVAG, ITB, PEG, RME, WAB, 38, Imotrans, Schauffele u.a. Nur gegen frankierten Rückumschlag. René Guther, An den Eichen 7 B, 14513 Teltow/OT Ruhlsdorf G

Verkaufe Farbfotos von DR / DBAG, z.B. BR 201, 202, 204, 346 u. Fahrzeuge von privaten EVU. Liste für 1,44 Euro in Briefmarken von Jens Kämmer, Muldenhof 1, 09599 Freiberg

Fotos von Bussen und Strab. aus Teilen des Ruhrgebietes. Liste gegen 1,10 Euro Porto. Joachim Hoppe, Auf dem Stade 30, 45529 Hattingen

Eisenbahn-Videos abzugeben 21 Stck. Baureihen u. 10 Stck. verschiedene Themen. Preis n. Liste gegen Freiumschlag. Jürgen Kalisch, Clevornstr. 9, 48153 Münster, Tel. (0251) 795175 (AB)

Ankauf

Fotos + Dias

Suche Tauschpartner für Negative und Dias, auch 6 x 6. Motive nur vor 1980. Besonders ex. Ostblock, ÖBB, DB. Keine Museumsloks. Ludwig Keller, Beethovenstr. 128, 42655 Solingen

Suche Fotos und Dias vom BW und Bf. Werdau. Tel. (037327) 1724

Suche Fotos WAB BR 231, 216, 220, 202, MEG V60, V100, BR 229, DEG, BR 219, ITL 111 01, 111 02, Press V60, V100, 212, EIB V100, RS, MEG 301, 202, 101, 83, usw. Hartmut Krinke, Uferweg 09, 02763 Zittau

Urlaub

Eisenbahner aufgepasst! Ca. 20 km bis Basel, 50 km bis Mulhouse, 90 km bis Luzern, im Schwarzwald-Dreiländereck, 2-Bett-Zimmer mit Bad, WC, TV inkl. Frühstück EUR 18,- pP/Tag. Anfrage bei: Rainer Kieseling, Rebweg 6, 79585 Steinen-Huesingen, Tel. (07627) 9729931 + Fax 9729930 **G**

Domizil für Eisenbahn-Fans: Vermiete in Elend/Harz, Ferienw. 2-3 Pers., 4-6 Pers., 5-7 Pers. Zimmer mit WC-Dusche, TV-Radio - Frühstück - Pension-Garni, Haus Füllgrabe, 38875 Elend/Harz, Tel. (039455) 244, Fax (039455) 81480, www.touronline.de/de/Harz/Hotel/Fuellgrabe **G**

Abenteuer Plandampf, Brockenbahn! Schierke/Harz, Villa Regina, FeWo's + Doppelzi., insges. 18 Betten. 16,- EUR p.P. mit Naturfelsengarten, Bhf. 8 Gehminuten, auch Haus-zu-Haus-transfer mit PKW o. Kleinbus. Tel. (039455) 218 **G**

Die Harzquerbahn fährt an unserem Haus vorbei. Modern, gemütlich u. komf. eingerichtete FeWo für 2-5 Pers. ab 31,- Euro. Carola August, H.-Heine-Weg 7, 38875 Elend, Tel. (039455) 494 www.fam-august.de **G**

Urlaub mit/an Gartenbahn. Fewo, 60 qm, 2 Zi., bis 4 Pers, Kü., Bad, Balk., am Auenwald "Oberholz" gel., 25 km bis Leipzig. Inter. Modell- u. Eisenb.-Objekte i. Nähe. Tel. (0171) 4278868, www.behrens-service.de **G**

Bremen, Fewo, 2 - 6 Pers. auf Bauernhof. 100 m z. Wasser. Ideal zum Radfahren. Idyllische Lage. 12 km Stadtmitte. 1 Autostunde an die See. 2 Pers. ab 40,- Euro. www.Hof-Hoppe.de Tel. (0421) 640881 Fax 6447457 **G**

Freudenstadt/Schwarzwald: Idyllischer ehem. Bhf. Ferienhaus, Tel. (07443) 8877 **G**

www.usarail.de USA-Reisen nach Californien + Wyoming. **G**

Waren/Müritz: Gem. 3-ZKB-Fewo, Top-Lage und -Ausst., ideal f. Familien, ab 40,- Euro/Tag. Tel. (05232) 71330 Burmeister **G**

Unsere Kleinbahn wird wieder fahren! An der Strecke Freital - Kipsdorf, zum Teil nach dem Hochwasser aufgebaut, bieten wir Zimmer, Fewo, in ruh., ländl. Ortsrandl. m. v. Kleintieren. Bitte Hausprosp. anf. Tel. (03504) 613921 www.landurlaub-osterzgebirge.de **G**

Urlaub an der Erzgeb.-Bahn Cranzahl / Oberwiesenthal. Komf. Fewo, direkt an der Schmalspurbahn / Waldrand. 3 Pers., 3 Gehminuten bis Bhf. Fewo pro Nacht 35,- Euro. Tel. (037342) 16980 **G**

Dies + Das

Eisenbahner u. langj. Modellbahner sucht neue Besch. im Bereich der Modelleisenb. (Betrieb, Museum, Ausstellung o.Ä.). Tel. (0177) 3907217. Alte Signalb. DR abzugeben.

Original-Schaltpläne vom Stellwerksumbau - ideal für den Vereins- oder Clubraum oder als Geschenk! Form. A2, nur 5,- Euro, im Brief + Rückp. 1,44 Euro. Johannes Heinrich, Tucholskystr. 32, 10117 Berlin

Suche Bild- und Schriftmaterial von der Bahn Chemnitz-Leipzig und angrenzende Bahnen zu kaufen oder auch leihweise. Rückgabe garantiert. Achim Poller, Hauptstr. 213, 78343 Gaienhofen, Tel. (07735) 2080

Suche Isolatoren. Achim Poller, Hauptstr. 213, 78343 Gaienhofen, Tel. (07735) 2080

Grubenlok Deutz Bj. ca. 1955, 500 mm Spur, liegender Einzylinder, Verdampfer-Motor zum Ankurbeln, Gewicht ca. 2,7 T, mit diversem Zubehör zu verk. Preis VS. Tel. (05322) 8903

Gay und Bahn?! Schwule Bahnfans treffen sich in Vereinen! Infos über: FES e.V., Postfach 131106, 70069 Stuttgart. www.pinkrail.de

Weil Originale äußerst selten und schier unbezahlbar sind, hier die Idee, Ihre historische Sammlung realitätsnah zu erweitern: Seitenansicht Lokführerhaus, Ausschnitt ca. 95 x 55 cm, aus 2,5 mm Eisenblech, schwarz, seidenglänzend lackiert. Eine originalgetreue Nietenreihe an der Oberkante - mit rückseitiger Aufhängung - unterstreicht den typischen Dampflok-Charakter. Mit Hoheitszeichen - ca. 70 cm - Alu-Guss massiv, professionell handgefertigt nach Original-Zeichnung vom Reichsbahn-Zentralamt Berlin 1938. Eine bestechend gelungene Replik einer Rarität als zeitgeschichtliches Dokument. Gesamtgewicht ca. 15 kg. Näheres gegen frankierten Rückumschlag. Hans-Friedrich Weissbach, Goldbachstr. 37, 37269 Eschwege

Feldbahnfahrzeuge, Spurweite 600 mm, zu verkaufen. Tel. (036965) 64266

Infos über Modelleisenbahn und Vorbild im Internet. Messeberichte und Termine. http://www.hobby-modelleisenbahn.de

H0: 20-ft.-Cont.-Waggon, KK, in Gleich.- / Wechselstrom, limit. 200 Stck., 23,00 Euro inkl. Porto je Stck. Info: christl. modellbahn team e.V., S. Mayfield, Nelkenstr. 25, 91564 Neuendettelsau, www.cmt-ev.de

Verkaufe Lokschilder der BR V15, V60, V100, V180, 118, 105, 106, 112, 132, 155, 250, 143, 243, 242, 5 52, 86, EKO 41; Zuglaufschilder (innen). Nur frankierten Rückumschlag. Tel. (03328) 304456

Märklin-Blechschiff "Viktoria" in ungeöffneter Originalverp. geg. Höchstgebot zu verkaufen, mögl. an Selbstabholer. **Chiffre M-7/37784**

Bahnstrecke Leer - Groningen (NL), exklusives Niedrigenergiehaus im Friesenstil in Weener, ruhige Sackgassenlage, Grundstück 840 qm, Nutzfläche 165 qm, 5 Zimmer, Wohnküche, 2 Bäder, Garage mit Giebeldach, Solaranlage, Fußbodenheizung, Fertigstellung 2000, Preis: VB 180.000,- Euro. Handy: (0162) 5114950)

Reparatur-Digitalumbauten für alle Spurweiten. Modellbahn-Pöhlmann, 95615 Marktredwitz. Tel. (09231) 63223 Fax (09231) 63715 **G**

Feldbahnmaterial 500 / 600 mm gesucht. Gleise, Weichen, Drehscheibe, rollendes Material, auch Einzelstücke. Angebote mit PV an: Tel. (0174) 3060567.

Spur TT mit Fleischmann-N-Kupplung! Gibt es das nochmal rund um Berlin? Erfahrungsaustausch / Mitspielgelegenheit sucht: Tel. (030) 7969810

Suche zum Fachsimpeln und Gedankenaustausch im deutschsprachigen Raum Hobbyeisenbahner. Mein Interesse gehört neben den schweizerischen Bahnen der DB in den 60er- und 70er-Jahren, als es in Deutschland noch "echt" dampfte. In dieser Epoche ist auch meine im Aufbau befindliche H0-Anlage (Gleichstrom) angesiedelt. Ich selber bin Mitte der 40er und verheiratet. Ich freue mich auf jeden Kontakt per Brief oder E-Mail. Felix Rüegg, Zürcherstr. 58, CH5432 Neuenhof E-Mail: felix.rueegg@bluewin.ch

Anzeigen helfen Verkaufen

Eisenbahnfreunde aufgepasst: Erleben Sie das Weltkulturerbe Semmeringbahn im K&k-Salonwagen von Majestic Imperator - Train de Luxe: Mai - Oktober jeden Donnerstag, abends ab Wien Südbahnhof. Information: guebra@aon.at oder Tel. (0043-699) 111 58 699

Zwangsversteigerung. Im Wege der Zwangsversteigerung sollen am Mittwoch, dem 02.07.03 in 16303 Schwedt/Oder in der Spedition TPS, Am Kietz 10 - diverse Loks und Waggons einer Modelleisenbahn der Spur H0 - H0-Autos Faller-Car-System - sowie weitere Modellautos, insgesamt ca. 45 Teile im Gesamtpaket, öffentlich meistbietend gegen sofortige Bezahlung versteigert werden. Die Besichtigung der Objekte ist am genannten Tag, ab 9.30 Uhr möglich. Das Mindestgebot liegt bei 300,- Euro. Schwedt, 21.5.2003, Moana Nischan, Gerichtsvollzieherin. **G**

Börsen + Auktionen

www.Modellbau-Auktion.de online Marktplatz für Modellauto-, Modelleisenbahn & Modellbau. **G**

15.06.03 Börse in 04442 Zwenkau "Waldesgrün", Talgasse 11 (Anf. ü-Sportplatz), von 9 - 13 Uhr. Info: Tel. (0341) 4798428 od. (0172) 3412573**G**

Am 28.06.03 von 10 - 15 Uhr, im Dresdner Kulturpalast am Altmarkt - Modelleisenbahnbörse - Die Fundgrube für Sammler, Bastler + Spieler. Info: Steglich, Tel. (08805) 8138 oder Funk (0171) 7940676 **G**

1. Adendorfer Spielwaren-, Puppen-, Modellauto- und Modelleisenbahn-Börse, am 30. August 2003 von 9-16 in Adendorf, Walter Maack Eissporthalle. Eintritt 1 Euro, Kinder bis 14 Jahre kostenlos, Aussteller bezahlen pro lfd. Meter 10 Euro. Es stehen über 1800 qm Ausstellungsfläche zur Verfügung. Weiterhin ist Gastronomie vorhanden, sanitäre Anlagen zur freien Benutzung und ausreichend Parkplätze. Anmeldungen werden ab sofort entgegengenommen. Kontaktaufnahme: Willi Hohenschuh, Kirchweg 18, 21365 Adendorf, Tel. (04131) 186141 **G**

H0 und TT günstig
Versand und Laden
www.modellbahnen-poing.de

Modellbahnshop Pabst
Überm Rohrer Weg 4a • 98530 Dillstädt
Tel. 03 68 46/ 53 15, Fax 03 68 46/4 03 39

Bausatz SIL151 H0	€ 9,90
Bausatz SIL157 H0	€ 9,90
Basteltüte H0	€ 12,00
Basteltüte TT	€ 10,50
LAK Koffer W50 / L60 H0	€ 6,00
L60 Bausatz + Tank	€ 11,95
L60 Bausatz + LAK	€ 11,95
Ka MAZ 4310 Bausatz	€ 11,95

www.modellbahnpabst.de

Modellbahn einst + jetzt
34121 Kassel, Esmarchstr. 22 Tel. 05 61/2 78 15 u. 2 34 64

Weinert z.B. BS 6044 Talbot-TW H0e, Mash.	156,80 €
Gützold z.B. 48200 BR 19001 DR SS, Lim.	318,90 €
37100 **BR 71** dig. **148,40 €** / 40100 **BR 75.5**, VB-Pr.	219,50 €
Roco z.B. 43280 K. bay. St. B. BB II 2525 SA	110,00 €
Rest 63557 BR 243 003-1 DR, bordeauxrot SS	139,40 €
Dig.-Startsets: 41230 BR 17 **199,00** / 41220 BR 215	94,90 €
Tillig 02911/81 D-Lok BR 99.5611 H0m/e	je 121,20 €
Piko z.B. 50060 / 61 BR 94 DR Ep. III / IV	je 192,60 €
Hobby: Taunus **45,90** / BR 185 **50,80** / BR 189 n. Ausl.	51,50 €

Liefermöglichkeit, Irrtum und Preisänderung vorbehalten! Bitte anrufen oder schreiben (schriftl. Anfragen Rückporto). • Di. - Sa. 10.30 - 13.30, Mo., Di., Do., Fr., 15.00 - 18.00 • Nähe Auestadion/Ludwig-Mond-Str. hochfahren, 3. Querstraße rechts. Versandkosten bis 4kg = 4,90 €.

SCHILDHAUER
Das Modellbahn-Center in Ostvorpommern
EUROTRAIN
www.modellbahn-schildhauer.de
Jan Schildhauer
Schuhhagen 28/29
17489 Greifswald

ADLER SPIELZEUGMÄRKTE über 20 Jahre bekannt, beliebt, gut

19.06.	**DÜREN,**	
Donnerstag	Haus der Stadt, Stolze Str. 1	11-16 h
22.06.	**SOLINGEN,**	
	Theater- u. Konzerth., Konr.-Ad.-Str.	11-16 h
29.06.	**MÖNCHENGLADBACH-RHEYDT,**	
	Casino Rheydt am Kabelwerk, Bonnenbroicher Str. 11 - 13	11-16 h
06.07.	**KÖLN,**	
	Gürzenich, Martinstr.	11-16 h
13.07.	**NEUSS,**	
	Stadthalle, Selikumer Str.	11-16 h
20.07.	**BONN BAD-GODESBERG**	
	Stadthalle, Koblenzer Str. 80	11-16 h

Internet: www.adler-maerkte.de
Tel.: 02103-51133 • Fax: 02103-52929
M. & RP. CREMER Veranstaltungs GmbH
Bismarckstraße 16, 40721 Hilden

Termine Tel: 02553 - 98773
Breidenbach Veranstaltungs GmbH
48607 Ochtrup

22. Juni, 11-16 Uhr	**44867 Wattenscheid** Halle der Gänsereiter
22. Juni, 11-16 Uhr	**47495 Rheinberg** Messe Niederrhein
28./29. Juni, 11-16 Uhr	**93053 Regensburg** Antoniussaal, Nähe Hbf. Mühlenstr. 13
	Mit Modellbahnanlagen
29. Juni, 11-16 Uhr	**28209 Bremen** Messe, Halle 3
06. Juli, 11-16 Uhr	**59759 Arnsberg** Schützenhalle Bruchhausen
06. Juli, 11-16 Uhr	**45659 Recklinghausen** Vestlandhalle
12./13. Juli, 11-16 Uhr	**96050 Bamberg** Forum Bamberg Forchheimer Str. 15.
	Mit Modellbahnanlagen
13. Juli, 11-16 Uhr	**48166 Münster** Stadthalle in Hiltrup
20. Juli, 11-16 Uhr	**24537 Neumünster** Stadthalle
20. Juli, 11-16 Uhr	**59063 Hamm** Zentralhallen
26./27. Juli, 11-16 Uhr	**97076 Würzburg** Kürmachtalhalle Werner-von-Siemes-Str. 93
	Mit Modellbahnanlagen
27. Juli, 11-16 Uhr	**45721 Haltern** Seestadthalle

MODELLBAHN HARTMANN
Spur 0 + I (USA)
M.T.H.-Railking Händler
Deutschland-Premiere: M.T.H.-Vorführanlage Spur 0 + 1 auf ca. 80 m2
Deggendorfer Str. 36 . 94447 Plattling
Tel.: 0 99 31 / 7 11 20 . Fax: 09931 / 90 71 83
Internet: www.modellbahn-hartmann.de
info@modellbahn-hartmann.de

Lok - Doc
Michael Wevering
Friedrich-Ebert-Str. 38
99830 Treffurt
Reparatur von Modelleisenbahnen aller Art Digitalumbauten
Tel.: 036923/50202 Mobil: 0173/2411646
E-Mail: simiwe@t-online.de

Spielzeugmarkt Ostwestfalenhalle
Modelleisenbahnen, Blechspielzeug, Plüschtiere, Automodelle, Puppen, Teddy's, Literatur
33335 Kaunitz, Paderbornerstraße
Telefon: 05246-2188. BAB A2 Gütersloh; kostenlose Parkplätze
Tischgebühr: lfd. Meter 9,00 €, eigener Tisch 1 m 7,00 €; Eintritt 1 €
27. Juli 2003
Auktion Altes Spielzeug Wuppertal: 05. Juli 2003
Auktionshaus Graeber, Langerfelder Str. 129, 42389 Wuppertal,
Telefon: 0202/2741301-02, Fax: 0202/2741303, 24-Std.-Service: 0172/2670859

Internet www.Modellbahn-Ehrhardt.de
Modellbahn Ehrhardt EUROTRAIN
Vorbestellpreise für Märklin-Neuheiten – zusätzlich 3% Nachlass bei Aufträgen über 100,- Euro!

26751	Sondermodell 75 Jahre Rheingold	628,00 €
36801	Reihe X 150 ÖBB	133,50 €
37240	E 424 FS	199,50 €
37241	Serie 1100 NS	165,00 €
37657	Serie 461 000 SNCF / FRET	221,50 €
37782	ICE AVE	465,00 €
37846	Serie 25 DSB	279,00 €
42903	Set Schnellzugw. NS	88,00 €
46554	Set Kesselwagen DB	53,50 €
47908	Set Güterwagen ÖBB	56,50 €

Beuditzstr. 2a · Eingang Rudolf-Götze-Str. · 06667 Weißenfels · Tel. 0 34 43/30 25 09 Fax 34 18 47

5. Juli: Auktion und Spielzeugmarkt
im HEIDE VOLM, 82152 PLANEGG bei München, Bahnhofstr. 51 direkt an der S-Bahn Station (S 6). Eisenbahnen, Puppen, Blechspielzeug usw. Katalog 15,- €, Ausland 20,- €
Münchner Spielzeugauktion
Veranstalter: Georg Brockmann, Schloßmühlstr. 31, 86415 Mering, Tel. 0 82 33/40 91, Fax 0 82 33/3 03 31

Mit dem Umbausatz der Wiener Modellbaufirma Kröß entsteht aus einer Liliput-U eine Uh. Rainer Albrecht hilft über Hürden beim Bau des H0e-Heißdampfers.

Eine heiße U

Auch beim Vorbild war die bekannte österreichische Schmalspurbaureihe U die Grundlage der Heißdampf-Weiterentwicklung Uh. Mit einem Umbausatz von Kröß kann der H0e-Bahner diesen Schritt auch an einer Liliput-U nachvollziehen.

Die Bauanleitung beinhaltet alle notwendigen Grafiken, Bilder, die allerdings, bedingt durch grobe Kopierrasterung, Details nur erahnen lassen, und einen Schritt-für-Schritt-Text zum besseren Verständnis. Einige Passagen sind leider nicht ganz eindeutig und beschäftigen den Modellbauer intensiv, um nichts falsch zu machen. Deshalb sollen hier die Bauanleitung ergänzt und Arbeitsvorschläge gemacht werden, damit dieser Bausatz von jedem interessierten und einigermaßen geschickten Modelleisenbahner zu montieren ist.

Das Zerlegen der zuvor besorgten Liliput-Lok stellt kein Problem dar, dennoch sollte man die nicht mehr benötigten Teile behutsam behandeln, um so wiederverwendbare Ersatzteile zu erhalten. Die Bearbeitung des Rahmens aus Zinkdruckguss ist eigentlich der intensivste und entscheidendste Arbeitsschritt für die spätere Passgenauigkeit des Modells.

Sägen, Feilen und Fräsen: Ein Nass- wird zu einem Heißdampfer

Die Maßangaben in der Anleitung sind nicht eindeutig und sorgen für etwas Verwirrung. Zum genaueren Arbeiten sollte man Maßbezugskanten wählen, die jederzeit zur Verfügung stehen (siehe Skizze 1).

In der Bauanleitung wird empfohlen, den Rahmen durch Sägen und Feilen zu bearbeiten. Das ist machbar, birgt aber einige Gefahren. Da der hintere Boden (Motorträger)



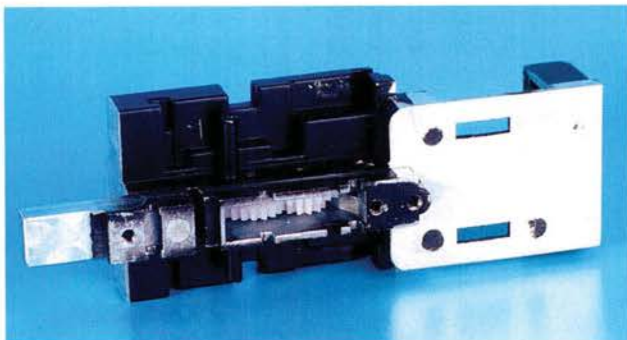
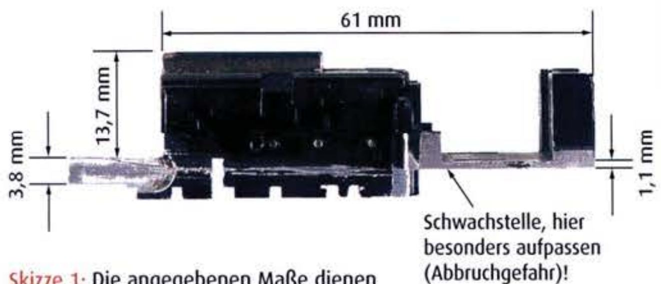


Bild 1: Der Rahmen der zerlegten Liliput-U muss zunächst mittels Säge, Feile oder Fräse auf die nötigen Maße gebracht werden.



Skizze 1: Die angegebenen Maße dienen als Orientierungshilfe während des Baus.

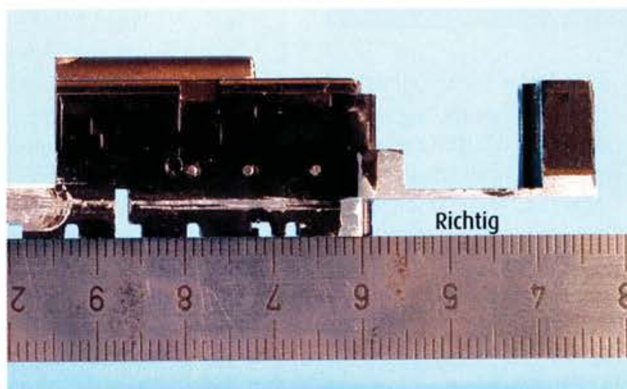


Bild 2: Der hintere Boden (Motorträger) rechts muss in einer Linie mit dem Gesamtrahmen liegen.

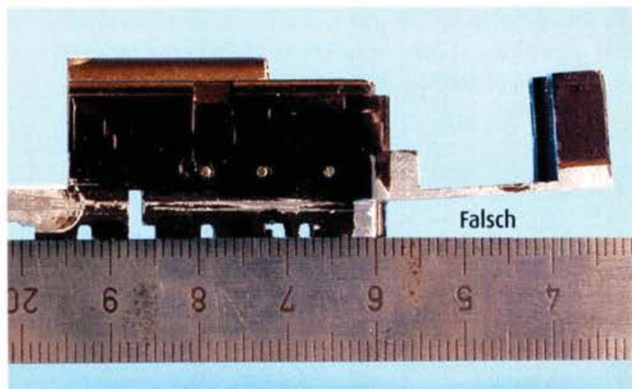


Bild 3: Der abgearbeitete Motorträger kann leicht verbogen werden. Dann passt jedoch das ganze Fahrwerk nicht mehr exakt.

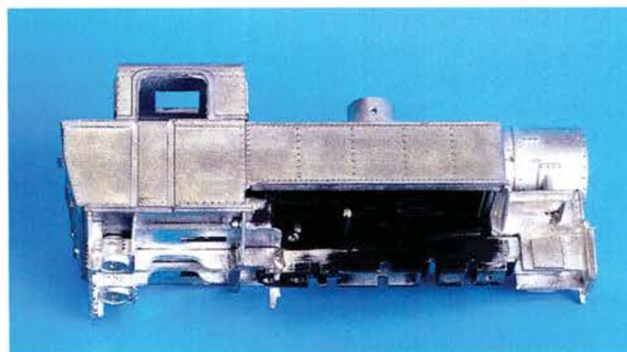


Bild 4: Beim Anpassen von Fahrgestell und Gehäuse muss der Modellbauer auf Spiel achten, da noch der Farbauftrag hinzukommt.

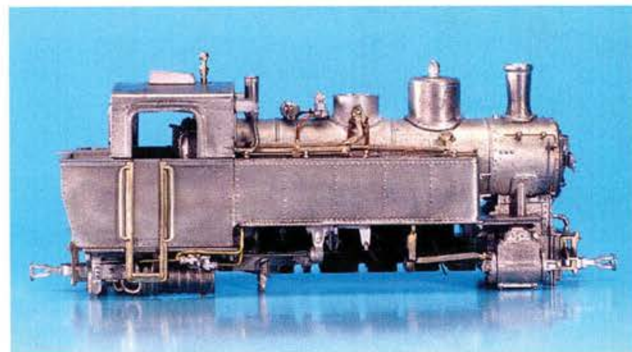


Bild 5: Mit vielen freistehenden Teilen detailliert, macht schon die Rohbau-Uh einen sehr ansprechenden Eindruck.



durch das Entfernen der Außenrahmenteile und Abarbeiten auf 1,1 mm sehr geschwächt wird, besteht an der Verbindung zum vorderen Rahmenteil Bruchgefahr. In diesem Bereich gilt es, besonders aufzupassen! Es empfiehlt sich, vor der weiteren Montage auch die Flucht beziehungsweise die Parallelität zu prüfen und gegebenenfalls zu korrigieren (Bild 2 und 3). Beim Sägen und Feilen muss das Werkstück gut und ohne es zu verdrücken, in einen Schraubstock eingespannt werden. Wer die Möglichkeit hat, das Zinkdruckgussteil mit einer kleinen Fräsmaschine zu bearbeiten, sollte das in Anspruch nehmen. Es geht leichter und präziser.

Die Montage beginnt mit der hinteren Bodenplatte, die eben sowie quer und längs parallel →

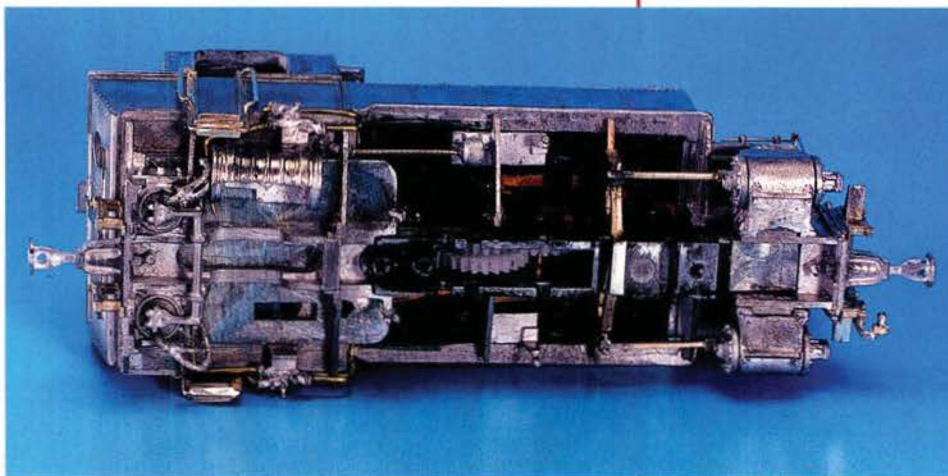
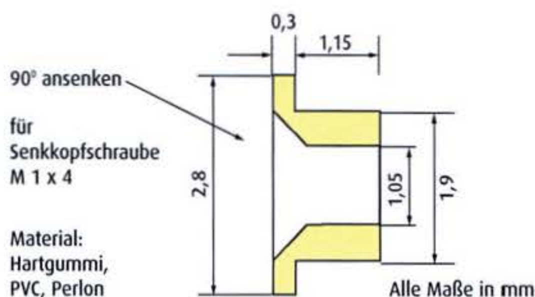


Bild 6: Ein Blick von unten in die Uh. Vor allem bei der Stromführung ist Vorsicht geboten, da die Uh ein Metallgehäuse besitzt!



Skizze 2: Die Buchse aus isolierendem Material ist zwar ein wenig fummelig, aber im Grunde nicht schwer herzustellen.

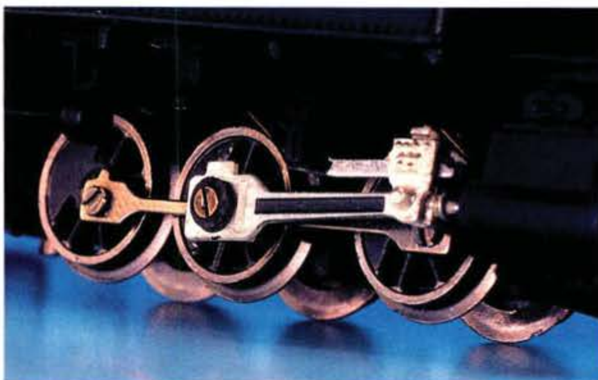


Bild 7: Mit dieser Buchse verbessert man das Bild im Vergleich zur im Bausatz mitgelieferten Lösung.



Skizze 3: Mit Hilfe einer kleinen, schnell angefertigten Maske lassen sich die Räder einfach und sauber lackieren

aufgeklebt wird. Danach wird der Gehäusering angepasst und der Rauchkammerträger (vorderer Rahmenschuh) passend verklebt. Diese Arbeiten sollten mit besonderer Sorgfalt ausgeführt werden, da sie für das Gesamtmodell wichtig sind.

Beim Anpassen des Gehäuses ist besonders dem Bereich Aufmerksamkeit zu schenken, wo die Stromabnehmerkonsolen mit den Drosseln und Motorkontakten mit dem neuen Metall- anstelle des alten Kunststoffgehäuses in Berührung kommen können. (Kurzschlussgefahr!) Notfalls können innen am Gehäusering, um den benötigten Freiraum zu schaffen, einige Zehntelmillimeter ausgearbeitet werden. Andererseits können auch die Anschlussdrähte, sollten diese stören, umgelötet werden. Apropos Stromabnehmerkonstruktion: Es ist unbedingt nötig vor der Endmontage den Stromdurchgang der Radkontakte zum Motor zu kontrollieren. Beim Umbau-Modell gab der Hohlniet einer Seite keinen Kontakt zur Drossel! Abhilfe schafft ein kleiner Lötpunkt. Die Suche nach dem Fehler kann sonst einige Nerven kosten.

Die Weißmetallteile sind erfreulich passgenau und anwenderfreundlich gegossen. Allerdings gibt es an einigen Stellen, bedingt durch die Wanddicke, leichte Einfallstellen. Das Führerhaus ist abnehmbar konstruiert, und man sollte die Bohrungen für die Leitungen, die in dem Führerstand enden, etwas größer bohren, damit das Auf- und Abnehmen ohne Beschädigung leichter geht. Vor dem Lackieren sollte man die Fenstereinsätze, die vom Liliput-Modell übernommen werden, anpassen.

Wenn auch nicht viel an der Steuerung neu ist, so hat es die Konstruktion des Kreuzkopfes in sich. Vor der Montage an der Maschine sind die beiden Gussteile des Kreuzkopfes genauestens anzupassen. Das Zusammenklipsen ist eine richtige Fummelei, die die Geduld auf eine harte Probe stellt.

Bedingt durch die elektrische Trennung der Steuerung von den Radsternen fallen die M1-Zylinderkopfschrauben mit der Isolierscheibe an der ansonsten

Das Vorbild

Die C'1-Konstruktion der Schmalspurlokomotive der Reihe U reicht bis ins 19. Jahrhundert zurück. Nach dem ersten Weltkrieg war überall in Europa Lokmangel angesagt, waren doch durch die Kriegswirren viele Lokomotiven außerhalb ihrer Heimat verblieben. Die ÖBB war somit Ende der 20er-Jahre gezwungen, neue Loks für die Schmalspurstrecken zu beschaffen. Man griff auf die bewährte Reihe U zurück und entwickelte daraus die neue Baureihe Uh. Sechs Maschinen wurden 1928 bis 1930 mit Caprotti-Steuerung, zwei mit Lenz-Ventilsteuerung ausgeliefert. Technisch und auch im Aussehen wurden die neuen Maschinen nach den damaligen neuesten Erkenntnissen geändert und damit ihre Leistungsfähigkeit gesteigert. Markant war die Änderung der Heusinger-Steuerung auf die Caprotti-Ventilsteuerung, die allerdings nicht so recht befriedigen konnte. Daher ließ man 1931 zwei Lokomotiven auf Lenz-Ventilsteuerung umbauen.

recht zierlichen Steuerung besonders auf. Wer die Möglichkeit und die Muße hat, sollte die Anregung (Skizze 2) ins Auge fassen, und sich trotz der kleinen Mühe für diese Lösung entscheiden. Die Buchse besteht aus Hartgummi mit einer 1-mm-Bohrung. Geschickte Bastler ohne Drehmaschine könnten es mit einer Mini-Bohrmaschine und unter Zuhilfenahme einer Feile versuchen. Bedingt durch Fertigungstoleranzen bei Liliputs Fahrwerk müssen die Kreuzkopfgleitbahnen gegebenenfalls in der Länge gekürzt und an der Schräge abgeflacht werden.

Sind alle Anbauteile komplettiert, kann gesäubert und grundiert werden. Je nach Ausführung und Epoche wird die Lackierung vorgenommen. Wer rote Speichenkränze beziehungsweise Radscheiben wünscht, muß, sollte er kein Liliput-Modell mit rotem Fahrgestell besitzen, diese umlackieren. Pinseln geht, aber wer solch ein kleines und schönes Modell baut, sollte die Spritzlackierung bevorzugen. Selbst die Radsätze sind mit Hilfe einer Abdecklehre schneller und sauberer behandelt als mit einem Pinsel! (Skizze 3) Beschriftungssätze sind für jede Epoche bei Krößzu erhalten, und der Schmalspurbahner kann nach seinem Vorbildwunsch auswählen.

Fazit: Ein solider (Um-)Bausatz, mit Liebe zum Detail gestaltet, der zwar seinen Preis, aber auch eine gewisse Sonderstellung hat. Die wenigen Punkte der Kritik sollte man der Kleinserie und dem Bemühen, Modellbahnerwünschen entgegenzukommen, anlasten. Wer ein wenig Talent besitzt und sich in die Modellbauerei einfühlen kann, wird auch dieses Modell mit Stolz fertig präsentieren können.

Rainer Albrecht/al

Liliputs U und der Kröß-Uh-Umbausatz

Eine nicht nur für Schmalspur- und Dampflokliebhaber interessante Lokgattung war die österreichische „U". Auffällig waren ihr typisches C'1-Fahrwerk und ihre langen Wasserkästen. Eine U, 99 4712, war bei der DR bis in die 60er-Jahre im Einsatz. Die bekannte Firma Liliput hat das Modell in vielen Varianten seit einigen Jahren in ihrem Angebot und hat gute Modellpflege betrieben. Die zierlichen H0e-Dampfer sind betriebstüchtig und dem Vorbild entsprechend einsetzbar. Der kleine schräggenutete fünfpolige Motor mit Schwungmasse dreht schon bei geringer Stromaufnahme recht kräftig das leise Getriebe.
Was beim Vorbild möglich ist, sollte ja bekannterweise auch im Modell machbar sein und so war die Idee der Firma Kröß, das Fahrgestell der Liliput-U mit Änderungen für Ihre Uh zu verwenden, ein guter Gedanke. Der Kröß-Umbausatz (ohne Liliput U) kostet 213 Euro. Das Fertigmodell (in BBÖ-, DRG- oder ÖBB-Ausführung) der Uh 1-3, 5, 6 mit Capriottisteuerung kostet 990 Euro (inklusive Liliput-U, Bausatz u. Beschriftung). Informationen gibt es bei: Wiener Modellbau Kröß GbBR, Nesselgasse 9, A-1170 Wien, Telefon/Fax: +43(222) 4894873.



Liliputs U neben den Einzelteilen des krößschen Umbausatzes.

Unweit des Bahnhofs erhebt sich in der Hanglage über dem Triebischtal die Burg, deren Turm 1996 noch stattlich wirkt.



Passt nicht nur auf Anlagen mit Meißener Motiven: Das fertige Diorama der Hahneburg, von der Talseite her gesehen.

Teil 1

Burgen-Blick

Die Zeit der Raubritter ist ja lange vorbei. Wie man trotzdem zu einem standesgemäßen Herrensitz auf der Modellbahn kommt, zeigt Klaus-Dieter Adomat.

Kleiner Herrensitz

Attraktion mit dem besonderen Etwas

Unweit des Meißener Bahnhofs Triebischtal trotzt die Hahneburg mit durchwachsenem Erfolg dem Verfall. Während sich der Turm noch am besten hielt, ist das Herrenhaus längst Ruine, überwucherte die Natur die Burgmauern. Doch die Hahnenurg hat auch bessere Zeiten erlebt. Und in jenem Zustand dient sie als Vorbild fürs Modell.

Die zum Nachbau einladende Umsetzung erfolgt im Maßstab 1:87, doch ist natürlich durch Umrechnen auch jede andere Baugröße realisierbar. Und selbstverständlich muss man nicht unbedingt eine Modellbahnanlage nach Meißener Vorbildern sein Eigen nennen oder planen, um einen passenden Platz für diesen Herrensitz zu finden.

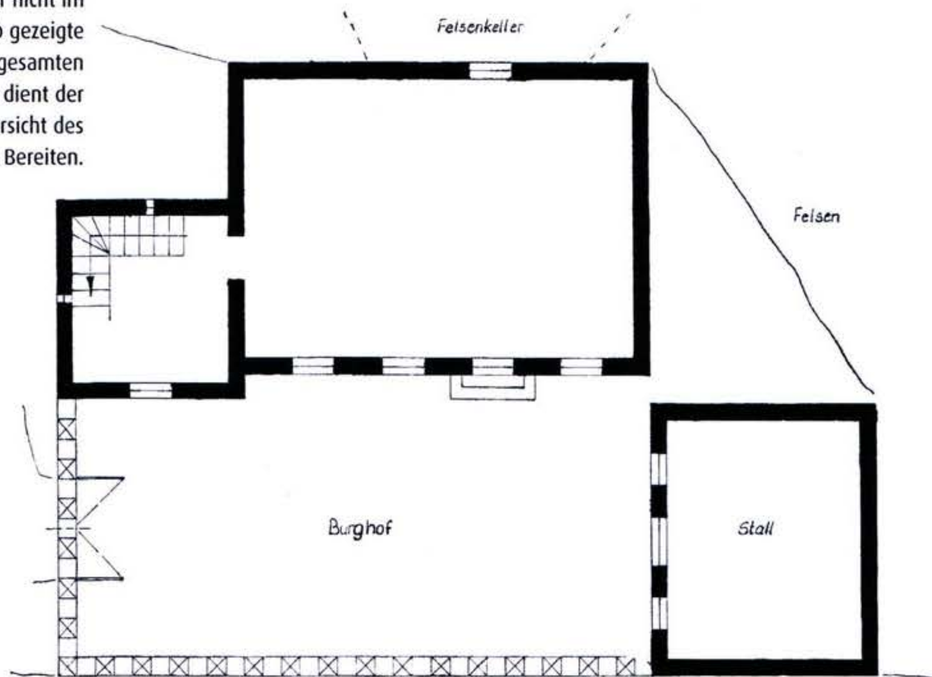
Solche Burgen, die ihren wehrhaften Charakter mit dem Aufkommen des Schießpulvers allmählich zugunsten repräsentativeren Wohnens verloren, gibt es in vielen Tälern und Regionen und nicht selten in Sichtweite der Eisenbahn. Ein weiterer Vorteil, den die Hahneburg bietet: Sie beansprucht weniger Grundfläche als ein DIN-A4-Blatt, was sicher vielen Modellbahnern entgegenkommt, und hat trotzdem Blickfangqualität.

Die Hahneburg ist noch aus einem weiteren Grund ein reizvolles Anlagenmotiv. Ihre Hanglage zeigt nämlich, dass statt üblicher Anlagenabschlüsse durch Häuserzeilen oder bewaldete Höhenrücken auch eine Staffelung, dazu noch in unmittelbarer Nähe der Bahnstrecke, Sinn macht: Eine Attraktion mit individuellen Zügen und dem besonderen Etwas!

Der Modellbau anhand der in dieser und der zweiten Folge vorgestellten maßstäblichen Zeichnungen kann mit durchaus unterschiedlichen Methoden und Werkstoffen zum Erfolg führen. Eine vergleichsweise einfache und preiswerte Möglichkeit, die überwiegende Herstellung der Bauten in Pappe, wird nachfolgend beschrieben. Mit dem Kartonmodellbau kann man nicht nur sehr überzeugende Ergebnisse erzielen, sondern auch manchem Problem von vornherein aus dem Weg gehen, etwa dem der Bekämpfung des ganzflächigen Kunststoffglanzes.

Sind scharfes Bastelmesser oder Skalpell zur Hand, liegen Bleistift, Stahllineal und einen Millimeter dicke Pappe bereit, kann es auch schon losgehen. →





Der hier nicht im H0-Maßstab gezeigte Grundriss der gesamten Burganlage dient der besseren Übersicht des zum Nachbau Bereiten.

Die einzelnen Arbeitsschritte und Techniken werden exemplarisch am Beispiel einer Fassadenseite der Hahneburg vorgestellt.

Mittels Pauspapier überträgt man zunächst die untenstehende Aufrisszeichnung (Ansicht A) der hofseitigen Schaufront, aber ohne die Dächer, 1:1 auf ein ausreichend großes Stück Pappkarton. Unter Zuhilfenahme des Stahllineals schneidet man nun mit dem Bastelmesser entlang der Konturen die Wandteile und die Tür- und Fensterhöhlen aus. Da der Turm, wie aus dem Übersichtsgrundriss (oben) hervorgeht, um etwas mehr als eine Mauerdicke vorspringt, ist hier zur Trennung vom Herrenhaus-Wandteil ebenfalls das Messer anzusetzen. Um eine vorbildgerechte Mauerstärke zu erreichen und zugleich die Stabilität des künftigen Modellgebäudes zu erhöhen, empfiehlt es sich, die Außenwände aus zwei Schichten der Pappe herzustellen. Die vertikalen Kanten sind nach dem Verleimen und Trocknen auf Gehrung – 45 Grad – zu schneiden.

Nach dem Ausarbeiten der Fenster- und Türöffnungen, werden die Fensterfaschen, die

Die talseitige Schaufront der Hahneburg: Zwecks Arbeitserleichterung ist die 1:87-Zeichnung hier in der Originalgröße wiedergegeben.

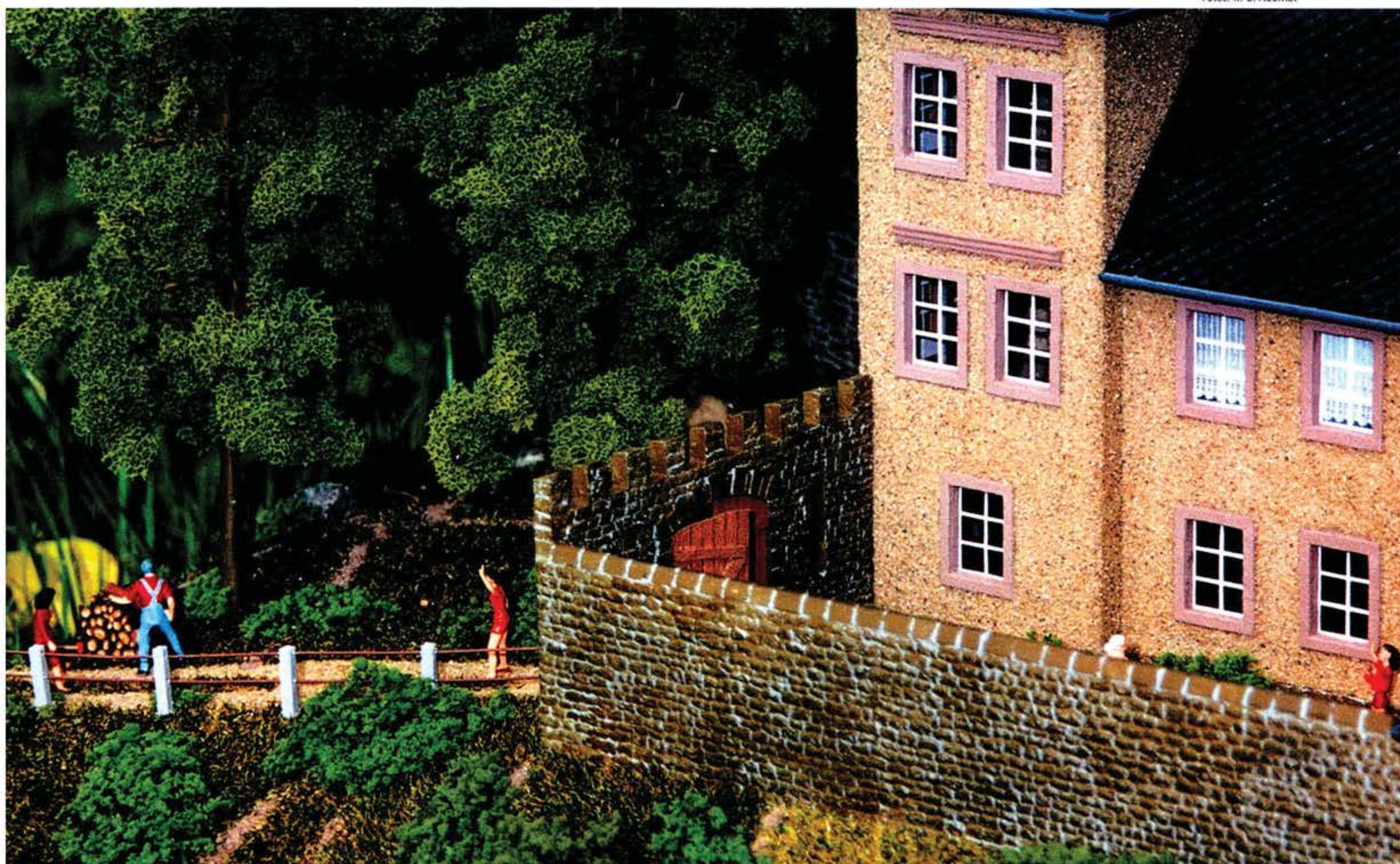
D

B

Ansicht A Hofseite

Zeichnungen: K.-D. Adomat

Fotos: K.-D. Adomat



Während die junge Frau noch den Waldarbeitern zuschaut, wird sie zur Schlossführung im Innenhof sehnlichst erwartet.

beim Vorbild meist aus Sandstein bestehenden Einfassungen, aus Pappstreifen in der aus der Aufrisszeichnung hervorgehenden Breite von zwei Millimetern um die Öffnungen geklebt. So erzielt man schon mit einfachsten Mitteln eine höchst plastische Wirkung.

Im Gegensatz zu den romantisch geprägten Vorstellungen des 19. Jahrhunderts von Natursteinfassaden waren tatsächlich die Herrensitze bis auf dekorative Elemente wie Sandsteingewände, Sockel oder Gesimse in aller Regel verputzt. Was nicht zuletzt die Wohnqualität erhöhte, denn in den Bruchsteingemäuern mittelalterlicher Ritterburgen zog es ehedem ganz gewaltig.

Um auch im Modell vorbildgetreue Putzflächen anzulegen, braucht man außer Weißleim und einem mittelbreiten Flachpinsel nur feinen Sand. Besonders gut eignet sich Quarzsand, den man in jedem ordentlich sortierten Baustoffhandel bekommen kann.

Das Verputzen erfolgt natürlich erst nach dem Zusammenfügen aller Wandteile, zum einen, um ein Verziehen zu verhindern, zum anderen, um so die Wandstöße verdecken zu können.

Zunächst streicht man Wand für Wand ganzflächig, nicht zu dünn, aber auch nicht zu dick, damit die Pappe nicht allzusehr durchfeuchtet wird, mit dem Weißleim ein. Nicht ohne vorher die nun zu verputzende Wandfläche in die Horizontale gebracht zu haben, streut man den Sand gleichmäßig auf und glättet ihn gegebenenfalls vorsichtig mit einem feinen Flachpinsel oder auch einem biegsamen Kunststoffspatel. Nicht gebundene Sandkörner entfernt man nach dem Trocknen, indem man mit dem Pinsel sacht über den Putz streicht.

Wandverputz mit Leim und Sand, aber ohne Kelle

Eine farbliche Nachbehandlung ist nicht unbedingt erforderlich, da der Quarzsand einem Vorbild-Naturputz sehr nahe kommt. Beispielsweise mit Model-Master-Farben kann man aber auch die im Barock beliebten Gelb-, Ocker- oder sogar Rottöne ins Spiel bringen. Für die Sandsteinelemente bieten sich kontrastierende Farbtöne an. *Klaus-Dieter Adomat/hc*

Teil 2 folgt im August-Heft

Werkzeug- und Materialliste

- Bastelmesser oder Skalpell
- Stahllineal
- Seitenschneider
- Minibohrmaschine
- Bleistift
- Borstenpinsel
- Feinhaarpinsel

- Pappe, 1 mm dick
- Zeichenkarton
- Furnierstreifen
- Sand, fein
- Weißleim
- Alleskleber
- Model-Master-Farben
- Kunststoffplatten
- Kunststoffbiegeteile
- Draht, 1 mm stark
- Kunststoffrundmaterial, 2,5 mm stark
- Gardinendrucke aus Versandhauskatalog

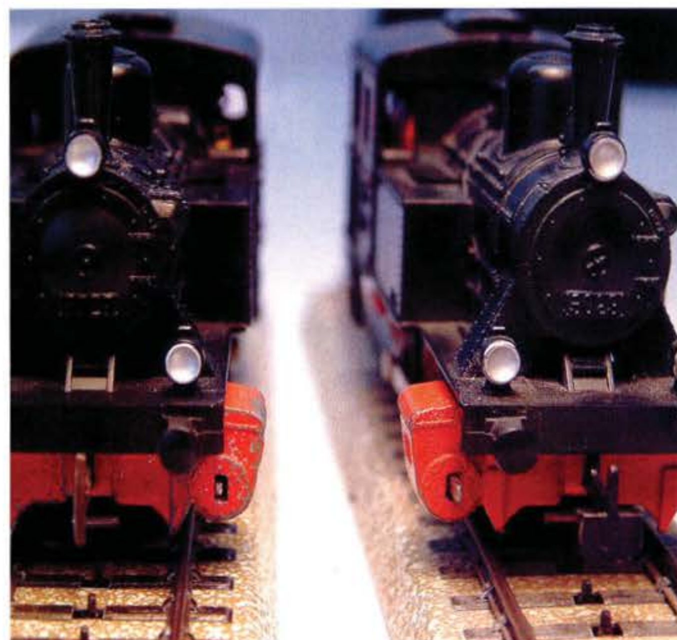
BASTELTIPPS

Schiebung erlaubt

Rangierloks von Märklin oder Primex werden durch geänderte Kupplungshaken rangierfreundlicher.

■ Seit über 40 Jahren gibt es die Hakenkupplung an den Einsteigermodellen des Hauses Märklin. Auf jeder Anlage tummelt sich mindestens eine dieser dreiachsigen Lokomotiven. Brav verrichten sie im Zugbetrieb ihren Dienst. Doch beim Schieben macht der zu schmale Haken spätestens nach einigen Kurven seinem Namen alle Ehre: Er verhakt sich mit der Relex-Kupplung des Waggons und drückt diesen aus den Schienen. Schade, denn im Original war der Schubbetrieb ein normaler Vorgang für Rangierloks. Darum wird an den im unteren Bereich etwas abgeschliffenen Haken ein vorbereitetes Messingprofilstück senkrecht angelötet. Als Werkzeuge liegen neben der Lokomotive eine Kleinbohrmaschine mit Trennscheibe und Schleifstein, ein Lötkolben mit mindestens 60 W Leistung, eine Spitzzange, ein Mundschutz wegen des Metallstaubs und eine Schutzbrille bereit. Mattschwarzer Lack und Pinsel vervollständigen die Utensilien. Geschickterweise arbeitet man an der Werkbank oder zumindest aber an einem Tisch mit Schraubstock. An Baumaterial ist lediglich Messing-Winkelprofil mit den Maßen 2,0 x 6 mm bei einer Stärke von 0,6 mm zu beschaffen, das in Modellbau-Fachgeschäften erhältlich ist. Das etwa 250 mm lange Profil reicht für mehr als 40 Kupplungen und kostet etwa 6 Euro. Die folgenden Arbeiten sollten unbedingt mit Schutzbrille und Mundschutz vorgenommen werden! Aus dem Winkelprofil wird auf der kurzen Seite im Abstand von 2 mm vom Rand mit der Trennscheibe die Aufnahme für den Kupplungshaken in das kurze Stück des Profils geschnitten Der Einschnitt ist etwa 1 mm breit. Anschließend kürzt man die Länge (später Höhe der Kupplung) des Werkstücks auf 4 mm. Zuletzt wird der Rohling durch den zweiten Schnitt nach weiteren 2 mm vom Profil getrennt. Es ergibt sich so eine Gesamtbreite von 5 mm, die nicht unterschritten werden sollte. Durch diese Arbeitsreihenfolge kann bis zuletzt vermieden werden, dass das sehr kleine Werkstück eingespannt werden muss. Alle Kanten entgratet man mit dem Schleifsteinaufsatz der Kleinbohrmaschine, damit die Verletzungsgefahr sinkt und keine Kratzer an den Wagenkupplungen entstehen. Das Fahrgestell der Lok wird jetzt senkrecht eingespannt. Zwischen Backen und Modell sollte man Lappen oder Schaumstoff stecken, um das Fahrgestell vor dem Verkratzen zu schützen. Die Hakenkupplung an der Lok wird im unteren Bereich um 0,6 mm abgeschliffen, damit es nicht zu Schwierigkeiten beim Ankuppeln kommt. Es ist darauf zu achten, dass der Innenwinkel gut ausgeprägt ist, hier soll ja das Messingstück eng passen. Seitlich am Kupplungshaken überstehende Metallgrate entfernt man, wodurch sich eine größere Kontaktfläche für das Lötzinn ergibt. Nun verzinnt man die abgeschliffene Stelle und die Innenseite des Messingstücks. Zum Löten legt man mit der Spitzzange das Messingstück auf den Kupplungshaken und erwärmt es an der Rückseite. Durch leichten Druck mit dem Lötkolben rutscht das Werkstück in die gewünschte Position, sobald das Lot flüssig ist. Nach dem Abkühlen schleift man vorsichtig überstehende Lötreste ab. Vor dem Lackieren ist in Fahrversuchen zu prüfen, ob die Lötung stabil ist. Zum Schluss erhält das Bauteil einen schwarzen Farbüberzug. Als Lohn der Arbeit zeigen die alten Hakenkuppler-Modelle jetzt selbst im engsten M-Gleis-Radius (286 mm) beim Schubbetrieb, was sie können.

Andreas Weis

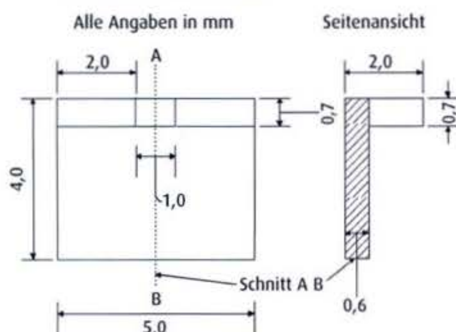


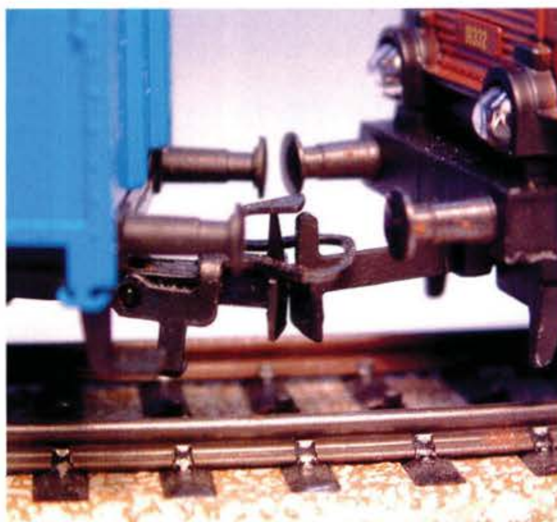
Alter (links) und neuer Kupplungshaken (rechts) im Vergleich.



Der Einschnitt im Messing-Profil muss etwa 1 mm breit sein.

Umbau Hakenkupplung





Die 5 mm breite Platte verhindert, dass sich die Platte der Wagenkupplung mit dem Lokhaken verhakt.

Fotos (3), Zeichnung: A. Weis

Schnellfahr-Dreiwegweiche

Bei hohem Geschwindigkeiten neigen Loks mit Vorlauf-Achsen auf den abzweigenden Ästen der LGB-Dreiwegweiche zur Entgleisung.

■ Wenn die mit höheren Geschwindigkeiten befahrene Hauptstrecke über den linken abzweigenden Ast der LGB-Dreiwegweiche führt, beschließt der Vorlaufradsatz der Spreewaldlok des öfteren, geradeaus zu fahren, worauf die Maschine im Schotter landete. Die Ursache dafür war schnell im zu kurzen PVC-Radlenker der Weiche ausgemacht. Abhilfe schafft ein verlängerter Radlenker aus Messingblech, der auf zwei der Schwellen verschraubt wird. Das federnde Ende des Radlenkers drückt den Vorlaufradsatz nach links, weshalb das rechte Rad nicht auf das in Fahrtrichtung erste Herzstück auflaufen kann. Die Weiche muss zum Einbau der Radlenker-Verlängerung übrigens nicht ausgebaut werden. *Steffen Otto*



Foto: S. Otto

Mit den Messing-Radlenkern wird die Weiche hochgeschwindigkeitstauglich.

Klammern als Klebehilfe

Nach Auftrag des Klebers sorgen Klammern für festen Sitz.



Foto: A. Wachthütter

Da die Verstärkung nur über der Fensterlinie durchgehend verläuft, reichen die Klammern aus.

■ Jeder Bastler kann ein Lied davon singen: Zwei Hände sind zu wenig, wenn es darum geht, kleinere oder längere Gegenstände zu fixieren. Im vorliegenden Beispiel wurden die Wände des Gebäudes nachträglich verstärkt. Als Helfer bewährten sich Index-Klammern, die zwei Teile mit mehr Kraft zusammenpressen, als es Wäscheklammern vermögen. Im Grafik- oder Bürofachhandel kostet eine 12-Stück-Packung je nach Klammer-Größe ab etwa 2 Euro. *Axel Wachthütter*

Staubfrei

Dem Staub auf der Anlage sollte der Modellbahner einen Riegel oder, besser noch, ein Rollo vorschieben.



Nun noch die Latten in der Mitte und vorne entfernt und der Betrieb kann beginnen. Den Rahmen kann man mit einer Hintergrundkulisse schmücken.



Fotos (2): W. Leistner

Am Ende des Tages verschwindet die Anlage unter dem Rollo.

■ Kleinere Modellbahnanlagen, wie hier die 2,20 x 1,10 m große, kann man mit einem Springrollo aus dem Baumarkt wirksam gegen den Gilb schützen. Dazu erhält die Platte einen leichten Sperrholz-Rahmen, der höher ist, als die höchste Erhebung. Die Ecken werden mit Alu-Winkeln verstärkt. Rechts und links sind Aussparungen für quer zur Ausroll-Richtung einzulegende Leisten oder Dachlatten vorzusehen, damit das Rollo nicht durchhängt. Zum Betrieb entfernt man die Leisten. *Werner Leistner*

Gutes Geld für Ihren Tipp



Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal ist ein Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar für den Druck sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie für eventuelle Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag. Die Adresse:
MEB-Verlag GmbH
Redaktion MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps
Biberacher Str. 94
88339 Bad Waldsee



Satte 70 Zentimeter misst die SD 45. Die Verwendung von Kunststoff garantiert, dass die Maschine auch ausgiebigen Freilandeinsatz übersteht.

Gartenbahner können jetzt eine maßstäbliche SD45 in 1:29 erwerben.

Rauchzeichen

Oho, ein ganz schöner Brocken, der Indianer von Aristo-Craft. Fast 4,5 kg bringt die Rot-Silber-Haut auf die Waage. In der Verpackung liegen sogar noch zwei je 800 g schwere Bleiwürfel zur Unterbringung im Chassis.

Im Grunde wandert die SD 45 zwischen zwei Welten. Im Maßstab 1:29 gefertigt, gehört sie eigentlich eher zu den Spur-I-Loks, durch die Spurkranzhöhe von 2,9 mm fährt sie aber nicht auf Spur-I-Gleisen. Bachmann bietet selbst ein Messing-Gleissystem an, das dem von LGB ähnelt, aber kleinere, dem Regelspurprofil nachempfundene Schwellen aufweist. Auf den Schienen der Lehmänner fährt der Indianer aber auch, sofern der Modellbahner Kurvenradien von mindestens 1175 mm verbaut hat.

Den Vortrieb besorgen je zwei im Drehgestell angeordnete Motoren, die dort alle drei kugelgelagerten Achsen antreiben. Obwohl Fahrwerk und Aufbau aus Kunststoff bestehen, setzt die SD 45 enorme Kräfte frei. 1600 g zog der Sechsachser in der Ebene über die Seilrolle, was einer Last von mindestens 25 vierachsigen Güterwagen entspricht. Selbst in einer Steigung von acht Prozent zog sie noch 1440 g. Abhängig vom Rollwiderstand sollte das für mindestens zehn Waggons ausreichen. Da zwei Achsen pro Drehgestell um die Fahrzeug-Längsachse kippbar und seitenverschiebbar gelagert sind, sollte der Rad-Schiene-Kontakt auch bei schlechter Gleislage gegeben sein. Zur Verbindung mit LGB-Waggons legen die Amerikaner ihrer SD 45 LGB-kompatible Kupplungen bei.

Die Getriebeuntersetzung dämmt den Hang des Modellbahners zur Raserei wirksam ein. Bei 24 Volt eilt die Maschine mit etwa 100 km/h durch die Landschaft, was aber zur Beförderung von Güterzügen vollkommen ausreicht. Mit 9 km/h bei 4,2 Volt lassen sich auch feinfühlige Rangiermanöver durchführen. Die elektrischen Kupplungen über den Fahrzeug-Kupplungen dienen der Zuführung von Batterie-Energie von einem Geisterwagen. Die Energie muss aber mindestens 18 Volt betragen, wenn die SD 45 nicht als Verkehrshindernis unterwegs sein soll.

Ein nettes Detail ist der serienmäßig eingebaute Raucheinsatz, der über einen unter der mittleren Haube sitzenden Schalter aktiviert wird. Wenn sich kein Dampföl mehr an Bord befindet, schaltet der Dampferzeuger automatisch ab. Zur späteren Nachrüstung eines Sound-Decoders hat die Lok ab Werk



Die Dachlüfter stellen die Bachmänner durchbrochen dar. Zum Zu- und Abschalten von Beleuchtung und Antrieb dienen die unter der Haube angeordneten Schalter.

bereits einen Lautsprecher installiert.

Das Kunststoff-Gehäuse weist eine gute Detaillierung auf, zu der die vom Käufer zu montierenden Handrails, sprich die Reling, in erheblichem Maße beitragen. Auch durchbrochene Trittstufen, Lüftergitter- und -abdeckungen sowie einen eingerichteten Führerstand mit Lokführer (Engineer) findet der Käufer erwartungsgemäß vor. So schön die Warbonnet-Lackierung in Silber und Rot auch aussieht, Aristo-Craft schmückt seine SD 45 leider mit den falschen Federn. Die SD 45 trug standardgemäß eine Lackierung, die in der Aufteilung der realisierten entspricht, wobei die roten Bereiche aber blau und die silberfarbenen gelb ausgeführt waren. Zugunsten der Robustheit verzichtete der Hersteller auf die Darstellung der Speed-Recorder-Zuleitung an den sonst gut gestalteten Drehgestellen.

Trotz der unglücklichen Farbwahl wird der Gartenbahner sicher glücklich mit seinem sechsachsigen Kraftpaket, das gute Fahreigenschaften, sehr gute Zugkraft und ein ansprechend gestaltetes Äußeres verbindet. Die SD 45 ist in Versionen von zehn anderen Bahngesellschaften lieferbar. Unter der Bestellnummer 22403 findet sich übrigens die SD 45 der Santa Fe in der korrekten blau-gelben Lackierung. Der Deutschland-Vertrieb erfolgt über Bachmann/Liliput. *Jochen Frickel*

AUF EINEN BLICK

PRO **Maßstäbliche Formgebung; serienmäßiger Raucheinsatz; zugkräftiger und laufruhiger Antrieb; freilandtauglich; günstiger Preis; Licht und Motor separat schaltbar**

KONTRA **Falsche Lackierung**

PREIS **Etwa 440 Euro**

URTEILE (3½ Schluss-Signale)

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar

Beamten-Mühlen mahlen langsam, sagt der Volksmund. Wenn Mühlen gar nicht mehr mahlen, sind sie reif für die Modellbahn.

Vom Winde zerlegt

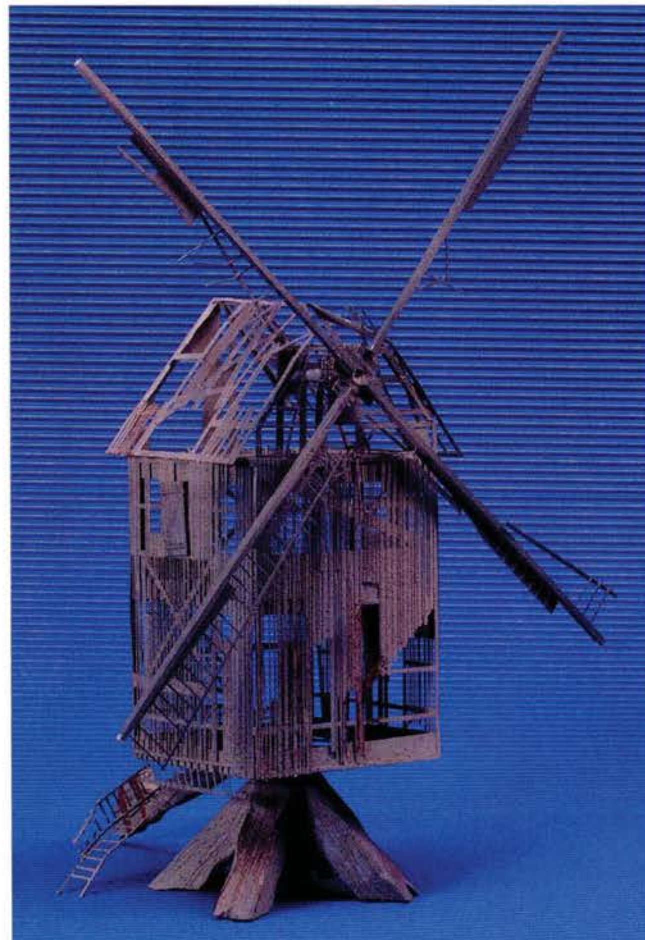
Gebäude machen sich sehr gut als Blickfang auf der Modellbahn. Zumeist müssen dafür ein Bahnhof oder ein mächtiger Zechenkomplex herhalten, die da in der H0-Sonne glänzen.

Die Firma Perleberger Modellbauartikel (Permo) fasste sich ein Herz und präsentiert dem Modellbahner eine zerfallene Bock-Mühle. Das Vorbild stand zwischen Seehausen (Altmark) und Bömenzien und wurde im vergangenen Herbst wegen Baufälligkeit abgerissen. Gerade dieser marode Zustand ist es, der an dem filigranen Messing-Modell fasziniert. Da spielt es keine Rolle, dass die Dachbalken eigentlich dicker hätten ausfallen müssen. Der über die Feinheiten des Gebäudes schweifende Blick bleibt unweigerlich an den ebenfalls aus Messing bestehenden Türen und an den Resten der vom Winde zerlegten Windräder hängen. Auch der verbogene Aufstieg begeistert. Der namengebende Bock und der Ausleger zum Drehen der Mühle bestehen aus Resin-Guss und gehören natürlich zum Lieferumfang. Die Mühle ist als unlackierter Bausatz für 49 Euro oder als lackiertes Fertigmodell für 59 Euro direkt beim Hersteller (Permo, Spiel & Modellwelt, Bäckerstr. 19, 19348 Perleberg, Tel. (038766)13001, Fax (038766)13115, Internet: http://www.permo-miniaturen.de) erhältlich. Das Modell ist auf 300 Exemplare limitiert. Zerfallene Mühlen gab es übrigens schon in der Epoche I, weshalb ein Einsatz des Modells ohne Änderungen quer durch alle Epochen möglich ist; und mal ehrlich, wo gibt es das sonst noch? *Jochen Frickel*



Das Vorbild wurde 2002 abgerissen.

Foto: F. Brauer



Die fein detaillierte Mühle wird auf der Anlage zum Blickfang par excellence. Sie ist auch TT-geeignet.

AUF EINEN BLICK

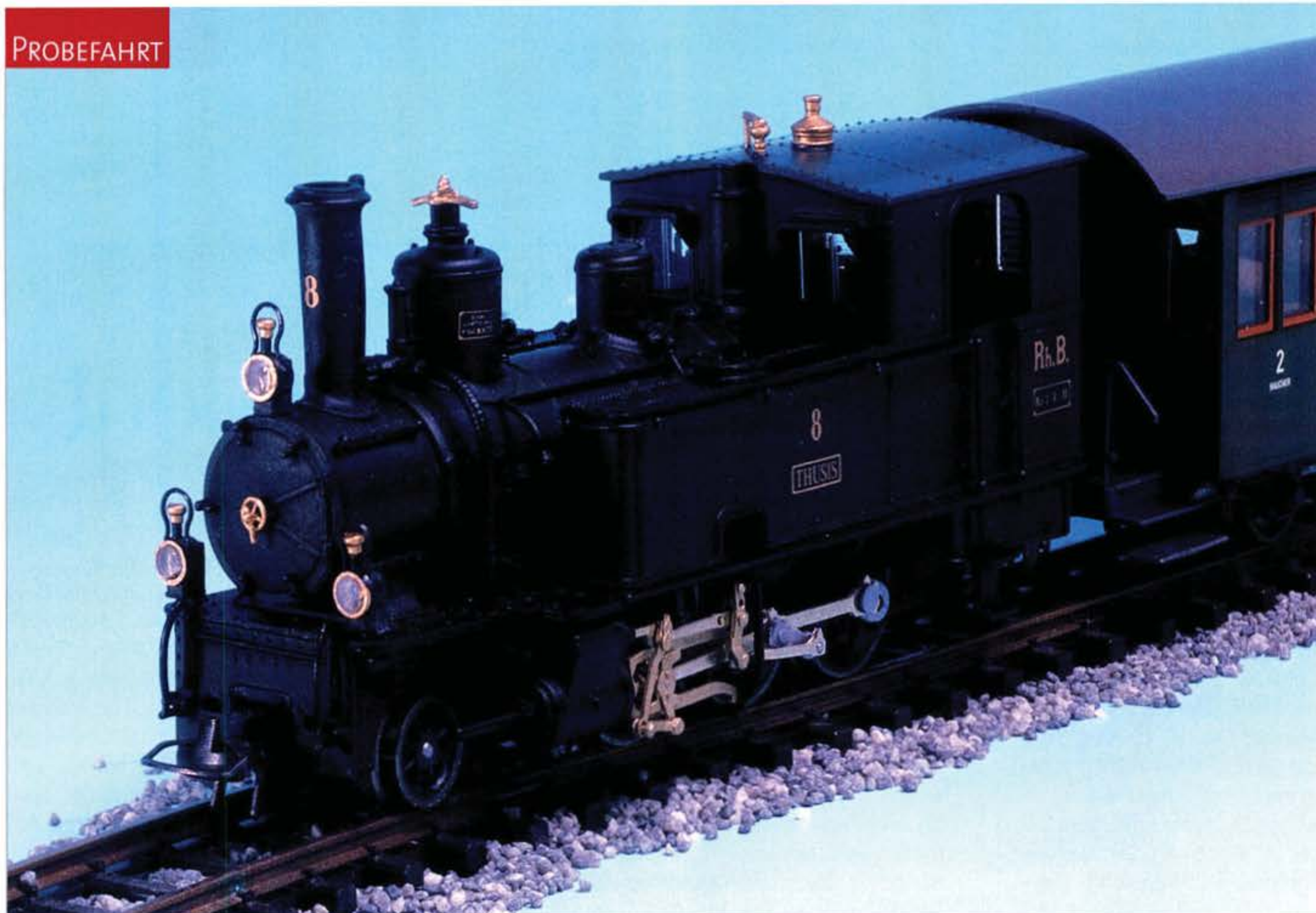
PRO **Interessantes Vorbild; sehr filigrane Ausführung; günstiger Preis**

KONTRA **Dachbalken etwas flach**

PREIS **Bausatz 49 Euro, Fertigmodell 59 Euro**

URTEILE (4½ Schluss-Signale)

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar



Die Laternen fallen als erstes auf, aber auch die Kesselleitungen und andere Details können begeistern.

In der exklusiven Bemo-Metall-Collection erschien soeben die G3/4 Thusis. Sie lädt ein zum Träumen vom Dampf in alpiner Landschaft.

Traum-Dampfer

Es steht ja zu befürchten, dass das H0m-Modell der G3/4 von Bemo bei vielen Modellbahnern den direkten Weg in die Vitrine nimmt. Allerdings verpassen diejenigen etwas. Denn sollten sie ihre Thusis doch auf die Gleise setzen, werden sie feststellen, dass sie nicht nur die nahezu perfekte äußerliche Umsetzung einer Dampflok erstanden, sondern auch ein Fahrzeug mit ausgezeichnetem Fahrverhalten.

Auch die Inneneinrichtung des Führerstands wurde von Bemo akkurat nachgebildet.

Die achte von der Rhätischen Bahn in Dienst gestellte G3/4 erhielt den Namen der Gemeinde Thusis. Das war 1896. Die Elektrifizierung der RhB-Strecken machte Dampfloks bald entbehrlich und so wurde die Thusis bereits 1923 verkauft und 1943 verschrottet. Die knapp über 30 Tonnen schweren Dampfer erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h, eine Leistung von etwa 184 kW (250 PS) und konnten eine Last von 45 Tonnen mit 18 km/h über eine 45-Promille-Rampe ziehen. Insgesamt wurden 16 Loks in fünf Baulosen und drei unterschiedlichen Ausführungen gebaut.

Die Bemo-Maschine aus Metall besticht zunächst in ihrer Detailverliebtheit, seien es die zierlichen Laternen, die feine Steuerung oder die üppige Inneneinrichtung. Die seidenmatte, schwarze Lackierung weist keine Schwachstellen auf. Auf dem Schwarz kommt die goldfarbene fehlerfreie Bedruckung besonders zur Geltung.

Wenn man den Regler geringfügig aufdreht, setzt sich die G3/4 bei knapp 2 Volt kaum merkbar in Bewegung. Sie kriecht anfangs beinahe lautlos, um bei einer Spannung von 6 Volt ihre Vorbildhöchstgeschwindigkeit zu erreichen. Bei 7,5 Volt fährt sie mit ihrer nach NEM-Norm zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 63 km/h und hat einen Auslauf von 35 Millimetern. Ohne Anhängelast fährt die Thusis auch noch ein wenig schneller, ohne jemals laut oder unruhig zu werden. In der Ebene schleppt sie eine Last von 25 Gramm und in der sechsprozentigen Steigung 10 Gramm. Für vorbildgerechte Züge reicht es auf jeden Fall.

Für den fairen Preis von ungefähr 550 Euro erhält man von Bemo ein Kleinserienmodell, das den H0m-Bahner von Dampfromantik bei der frühen RhB träumen lässt und das auf der Anlage problemlos seine Pflichten erfüllt. *Stefan Alkofer*

AUF EINEN BLICK

PRO Sehr schönes Metallgehäuse mit feiner Detaillierung; sehr gute Fahreigenschaften, ruhiger Lauf

KONTRA Ein wenig zu flott

PREIS Etwa 550 Euro

URTEILE 4½ Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar


Das Sägen von Bögen wird beinahe zum Kinderspiel. Es gibt noch eine Vielzahl anderer Anwendungen.

Auf der Suche nach einem stabilen Lineal sollte der Modellbahner im Baumarkt auf den Werbeslogan „Erfolg braucht gutes Werkzeug" achten.

Tausendsassa

Das Lineal-System Line Master von KWB-Burmeister ist ein sehr ausbaufähiges Werkzeug. Es gibt verschiedenste Erweiterungen: Handgriffe mit Libelle, Handgriffsatz mit Bohrpunktmarkierer, Winkelanschlag, Verlängerungen, Messerführung, Spanzwingen und einen Dübelprofi. Das Basis-Lineal, das in den Längen 600, 800 und 1000 Millimeter erhältlich ist, mit einstellbarem Winkel und Anschlag, überzeugt aber auch allein sofort.

Abgesehen von den schier unendlichen Möglichkeiten, die der normale Heimwerker mit dem Line-Master-System hat, gilt es, die Verwendbarkeit beim Modelleisenbahnbau zu prüfen: Anzeichnen und Markieren wird zum Kinderspiel und macht richtig Freude. Radien für den Gleisverlauf lassen sich ganz bequem und sauber zeichnen. Das alles kann der Modellbahner mit billigeren Hilfsmitteln auch bewerkstelligen. Aber, und das ist eigentlich das besondere dieses Systems, fast alle Stichsägen, Kreissägen und Oberfräsen lassen sich in die mitgelieferte Halterung einsetzen und genauestens beim Schnitt führen! Die beiliegenden Zwingen lassen das Führungslineal in jeder Stellung und auf fast jeder Unterlage sicher arretieren.

Nur beim Radiensägen (-fräsen) muss sich der Modellbauer ein kleines Hilfsmittel basteln, wenn er nicht mit einer Holzschraube die Zentrierung der Radien fixieren möchte. Dazu wird ein Bolzen mit acht Millimetern Durchmesser auf eine Aluschiene geschraubt und diese wiederum mit den Zwingen fixiert. Nach dem Abbau bleibt so kein Loch zurück.

Messen, Markieren, durch eine Wasserwaage sind auch Überhöhungen und Neigungen kein Problem, Sägen und Schneiden sind mit Hilfe dieses Werkzeugs präzise möglich. Nach einer Gebrauchszeit von drei Monaten ist der Alleskönner von KWB bereits zum geschätzten, nicht mehr wegzudenkenden Partner beim Heimwerken und Hobby geworden.

Der Preis für einen dreiteiligen Startersatz ist mit 32 Euro zwar nicht gerade günstig, aber ein gutes Hilfsmittel spart ja nicht nur Zeit, sondern auch Qualität des Werkzeugs und der Arbeitsergebnisse sind wichtige Kriterien. Der KWB-Line-Master ist erhältlich bei Karl W. Burmeister GmbH & Co, 28816 Stuhr, Tel.: 0421/8994-0, www.kwb-burmeister.de *Rainer Albrecht/al*


Die Grundausstattung des Lineal-Systems Line Master von KWB-Burmeister.

Fotos (2): Rainer Albrecht

AUF EINEN BLICK

PRO Stabile Ausführung; viele verschiedene Einstell- und Anwendungsmöglichkeiten; sinnvolle Erweiterungsbausteine

KONTRA Hoher Preis

PREIS 32 Euro

URTEILE 4½ Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar

Škodas waren in den früheren RGW-Staaten noch die besseren Pkw. Im Vertrieb bei Tillig sind auch Modelle für die Spur der Mitte.

Schade für TT

Die ČSSR stellte vergleichsweise gute Autos her, Škodas aus Plzeň waren ganz solide Fahrzeuge. Solides Metall bietet auch der S 105 von „V+V model" im Maßstab 1:120. Das ab 1976 hergestellte Vorbild-Fahrzeug war zusammen mit der späteren 120er-Reihe ein sehr gefragtes Auto.

Nachgebildet ist die erste Ausführung mit einfachen Rundscheinwerfern. Es empfiehlt sich eine Färbung der Radkappen. Und leider passt der transparente Plastikeinsatz für die Fensterscheiben nicht ganz genau. Das ist schade. Schade ist übrigens auch die deutsche Übersetzung für Škoda.

Dennoch wird mit dem S 105 eine Fahrzeuglücke geschlossen. Und wie seinerzeit das große Auto ist auch der TT-Winzling fast schon eine kleine Wertanlage: Das fertig montierte Modell, das in verschiedenen Farbvarianten angeboten und über Tillig in Deutschland vertrieben wird, kostet etwa 15 Euro. *Henning Bösherz*


Fertig machen fürs Familienalbum: Das junge Paar feiert sein neues Auto.

AUF EINEN BLICK

PRO Interessantes Vorbild; gute Formgebung; verschiedene Lackierungsvarianten

KONTRA Räder einfarbig; Fensterteil passt nicht genau; schlechter Lauf; etwas teuer

PREIS Zirka 15 Euro

URTEILE 2½ Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar

Wuchtige Kopfpartie: Roco hat das für Diesellloks noch gewöhnungsbedürftige Design des „Hercules" hervorragend getroffen.

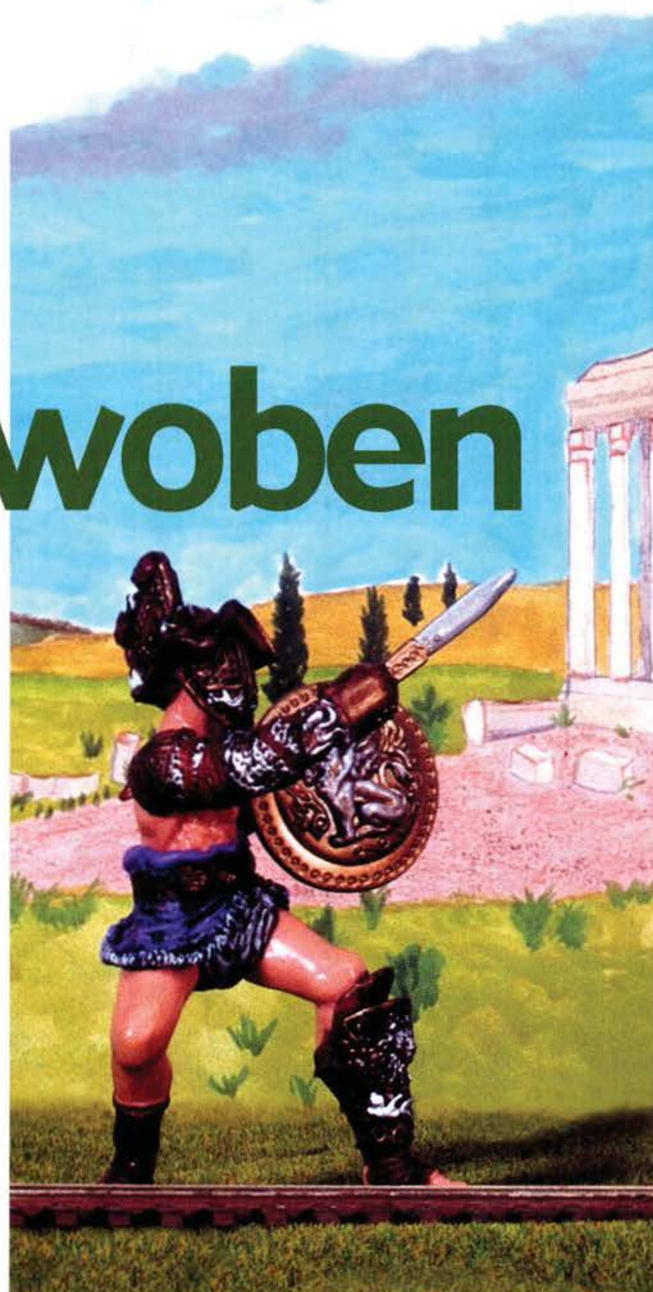
Sagenumwoben

Nach nur drei Jahren Entwicklung und Bau lieferte Siemens im Januar 2002 den ersten „Hercules" an die ÖBB. Ähnlich schnell reagierte Roco mit einem H0-Modell der Diesellok.

Als man bei den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) Mitte der 90er-Jahre an die Verjüngung des Lokomotivparkes ging, wurde schnell klar, dass neben neuen Elektrolokomotiven auch neue Dieselloks unumgänglich waren. So wurde nach dem Auftrag für die Taurus-E-Lok-Familie im Jahre 1997 ein europaweiter Auftrag für eine dieselelektrische Streckenlokomotive ausgeschrieben, die sowohl im Reise- als auch im Güterzugdienst verwendet werden sollte. Neben der Erfüllung der Leistungsanforderungen war die Einhaltung von Emissions- und Lärmschutzwerten Bestandteil der Anforderungen.

Im November 1998 erfolgte schließlich die Vergabe einer Serie von zunächst 70 Lokomotiven an Siemens Transportation nach München. Gut drei Jahre später, im Januar 2002, lieferte Siemens die erste Serienlok der 2016 genannten Baureihe an die ÖBB. Sie erhielt den Namen des Zeus-Sohnes „Hercules", womit die ÖBB eine schon beim Taurus gehandhabte Praxis zu einer bemerkenswerten Tradition machten. Die Konstrukteure packten 2000 Kilowatt (über 2700 PS) Motorleistung in eine vierachsige Lokomotive, von denen an den Radsätzen immerhin noch 1600 Kilowatt wirksam werden. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 140 km/h. Die Lok verfügt über Wendezug- und Mehrfachsteuerung und ist sicherungstechnisch auch für Deutschland und Slowenien zugelassen.

Siemens liefert nicht nur an die ÖBB, sondern steigt mit seinem Lokpool selbst ins Geschäft ein. Dort kann man den so genannten Eurorunner ER 20 mieten. Auch in Deutschland wird man die Maschinen bald sehen können: Ab Dezember wird ein Interregio-Nachfolgeverkehr



Kein Grund zum Hauen und Stechen! Die Dachlüftungsgitter sind sehr präzise ausgeführt und teilweise durchbrochen.



zwischen München und Oberstdorf mit Loks aus der laufenden Produktion bespannt, und die DB AG orientiert sich bei ihrem noch in Planung befindlichen Diesellok-Neubeschaffungsprogramm für Regio und Cargo auch am Hercules. Eine Bahngesellschaft in der chinesischen Selbstverwaltungseinheit Hongkong orderte fünf fast baugleiche Maschinen.

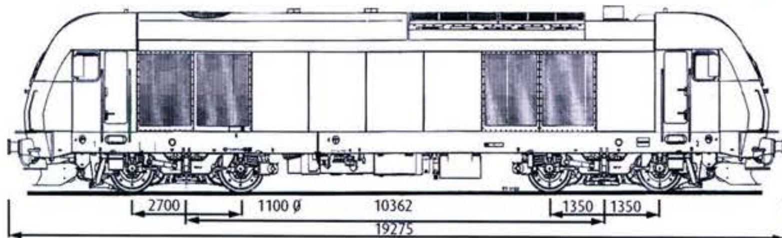
Die Betriebsergebnisse sind noch sehr frisch, doch die Loks erfüllen die in sie gesetzten Erwartungen. Sie ersetzen Zwei- und sogar Dreifachbespannungen mit älteren Dieselloks, verbrauchen gut ein Viertel weniger Treibstoff je Leistungseinheit und sind erfreulich leise.

Die von Roco als Vorbild ausgewählte 2016 007 kam im Frühjahr 2002 zum Bw Graz, wo sie wie ihre Schwestern Reise- und Güterzüge vor allem auf der steierischen Ost- und Thermenbahn befördert. Der Süden Österreichs ist das Schwerpunkt-Einsatzgebiet der Baureihe 2016. Ein Höhepunkt ist zweifellos die Bespannung des IC „Thermenland-Express" von Wien in die Oststeiermark. Die Maschinen fahren überdies →

MESS- UND DATENBLATT

ÖBB-Rh 2016 „Hercules“ von Roco in H0

Modell Eisen Bahner



Zeichnung: MEB-Archiv

 Steckbrief

Hersteller: Roco, Salzburg
Bezeichnung: 2016 Hercules der ÖBB
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2002
Epoche: V
Katalognummer: 63401
Im Handel seit: Juni 2003
Andere Ausführungen: Analog (Katalog-Nr. 63400)
Gehäuse: Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 498 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 360 mm
Kupplung: Wahlweise: Imitation für Vitrinenmodell, Roco-Standardkupplung, Fleischmann- und Bügelkupplung
Normen: NEM, CE
Preis: Zirka 250 Euro

 Elektrik

Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 14 Volt
Steuerungssystem: Digital, DCC
Stromabnahme: Über Spurkranzschleifer an allen Radsätzen
Motor: Fünfpoliger Flachmotor, schräg genutet
Beleuchtung: Spitzen-/Schlusssignal, mit Fahrtrichtung wechselnd

 Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Kardanwellen und Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf alle vier Achsen
Schwungmassen: Zwei, Ø 16 x 10 mm
Haftreifen: Zwei
Zugkraft:
Ebene: 138 Gramm, Zug mit 82 Achsen
3% Steigung: 118 Gramm, Zug mit 70 Achsen
8% Steigung: 100 Gramm, Zug mit 60 Achsen

 Service

Gehäusedemontage: Gehäuse mittig spreizen und nach oben abziehen
Zugänglichkeit der Innenteile: Sound- und Digitaldecoder nach Abnahme des Gehäuses und der Bodenabdeckung, Motor und Getriebe nach Abnahme des Gehäuses und Abschrauben der Platine
Zurüstteile: Kupplungs- und Bremsschlauchimitationen, Scheibenwischer, Außenspiegel
Bedienungsanleitung: Faltblatt mit Beiheft für Digital- und Soundbetrieb, Ersatzteilblatt
Verpackung: Klarsichtbox, Styropor
Ersatzteile: Über den Fachhandel







Fahrwerte digital	Fs.	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	2	9	-
Kriechen	2	9	-
$V_{Vorbild} \approx$	14	147	230
$V_{Modell} \approx$	14	147	230

Fs. = Fahrstufe
U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
V_{NEM} = Nach NEM zulässige Geschwindigkeit
V_0 = Geschwindigkeit

Fahrwerte analog	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	2,2	15	-
Kriechen	1,6	<5	-
$V_{Vorbild}$	8,7	140	220
V_{NEM}	11	196	400

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	19275	221,5	221,0
Drehzapfenabstand	10362	119,1	119,5
Einzelachsstand	2700	31,0	31,5
Höhe über SO	4100	47,2	47,5
Treibraddurchmesser	1100	12,6	12,6

auch ins tschechische Znojmo. Sicher lag es auf der Hand, dass sich Österreichs namhafte Firma Roco mit der Nachbildung des jüngsten ÖBB-Kindes befasste. Den vielen Modellbahnern, die ohne Oberleitung fahren, kann nun eine weitere Epoche-V-Lokomotiventwicklung beschert werden. Der Vergleich mit Vorbildfotos zeigt auf den ersten Blick, dass die Roco-Ingenieure genau hingeschaut und ebenso genau gearbeitet haben. Die eigenwillige Kopfform ist gut gelungen, die seitlichen Lüftungsgitter sind zwar nur angedeutet, aber trotzdem solide, die Dachlüfter dagegen ein Genuss. Der zweite Blick, verbunden mit Nachmessen, zeigt, dass Roco der Versuchung widerstanden hat, das Fahrgestell des Taurus

„Hercules“: Die Zugkraft des Modells ist dem Namen angemessen

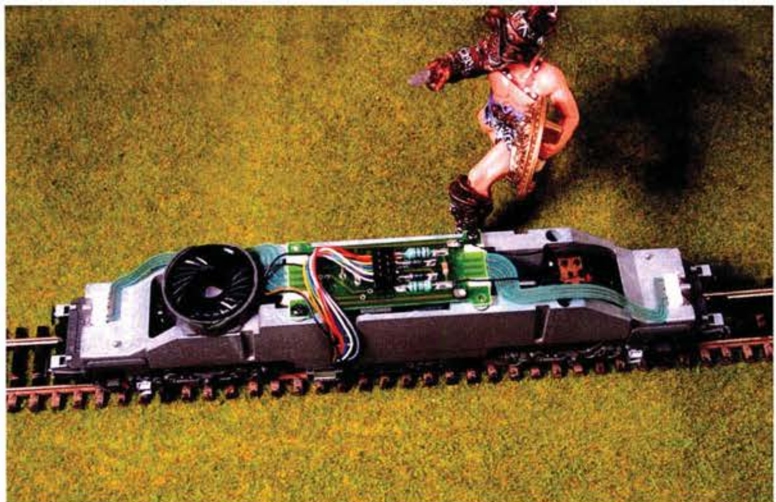
nur leicht abgewandelt auch für den „Hercules“ zu verwenden. Drehgestellkonstruktion und -radstand wie auch Drehzapfenabstand unterscheiden sich nicht grundsätzlich, aber deutlich genug.

Die Lackierung lässt keine Wünsche offen, die Farbtrennkanten sind scharf und sauber. Die Bedruckung ist mit bloßem Auge zu erkennen und scharf, einzig unter der Lupe ist bei einigen Weißaufdrucken eine geringe Ungleichmäßigkeit zu erkennen.

Die Freude über das Modell setzt sich fort, wenn es dem Fahrbetrieb zugeführt wird. Gewohnt leise setzt sich die Lok im Analogbetrieb bei 2,2 Volt mit umgerechnet 15 km/h in Bewegung. Aus der Fahrt lässt sich die Spannung bis zu 1,6 Volt zurücknehmen, wo sich das Modell mit kaum wahrnehmbarer Geschwindigkeit bewegt. Die Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 140 km/h erreicht das Fahrzeug bei 8,7 Volt, die nach NEM zu-



Probezerlegung 1: Der Decoder ist wie bei den meisten Roco-Neuentwicklungen unterhalb des Motorblocks untergebracht.



Probezerlegung 2: Der massive Fahrwerksrahmen sorgt für ruhigen Lauf und hohe Zugkraft. Links im Bild ist der Soundlautsprecher erkennbar.

lässigen 196 km/h bei 11 Volt. Mit 260 km/h bei 14 Volt lässt der Modell-Hercules zwar selbst den ICE blass aussehen, doch sei Freunden vorbildgetreuer Geschwindigkeiten im Analogbetrieb nochmals der Fahrregler von Heißwolf (siehe Modelleisenbahner 5/2003) empfohlen.

Die Zugkraft ist des Namens der Lokomotive durchaus würdig. Der 498 Gramm schwere Modell-"Hercules" zieht 20 vierachsige Wagen sicher über die Ebene, bei drei Prozent Steigung sind es 17 und bei acht Prozent Steigung 15 Waggons. Die Kraftübertragung erfolgt vom Motor über Kardanwellen und Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf alle vier Achsen. Ein Radsatz ist mit Haftreifen versehen. Der Auslauf ist mit 400 Millimetern aus der umgerechneten NEM-Höchstgeschwindigkeit ausgezeichnet. Schwachpunkt bei Roco-Analogloks ist die Beleuchtung. Da macht leider auch der ÖBB-Neuling keine Ausnahme; mehr als ein leidliches Glühen bei mittlerer Fahrspannung ist nicht zu sehen.

Das Fahrvergnügen steigert sich bei der Digitalversion. Hier leuchtet nicht nur das wechselnde Spitzen-/Schluss-Signal ausreichend hell und gleichmäßig. Bei Fahrstufe 2 fährt die Lok mit 9 km/h an und erreicht mit der werkseitig höchsten 14. Fahrstufe 147 km/h, das ist fast perfekt. Im Zusammenspiel mit dem Sound-Decoder wird ein tolles Fahrprogramm geboten: Anlassen, verzögertes Anfahren, verschiedene Signaltöne und Bremsenquietschen - alles was das Herz begehrt.

Wieder einmal hat sich Roco ordentlich ins Zeug gelegt. Da auch das Vorbild erst am Beginn seines Einsatzes steht, dürfte der Miniatur-Hercules eine weitere Erfolgsgeschichte aus Salzburg werden. *Henning Bösherz*

Der legendäre Big Boy erhält Konkurrenz durch das Glamour Girl. Die PA von Alco ist Märklins erste US-Diesel-Neukonstruktion seit der F-Unit im Jahre 1961.

PUBLIC ADRESS

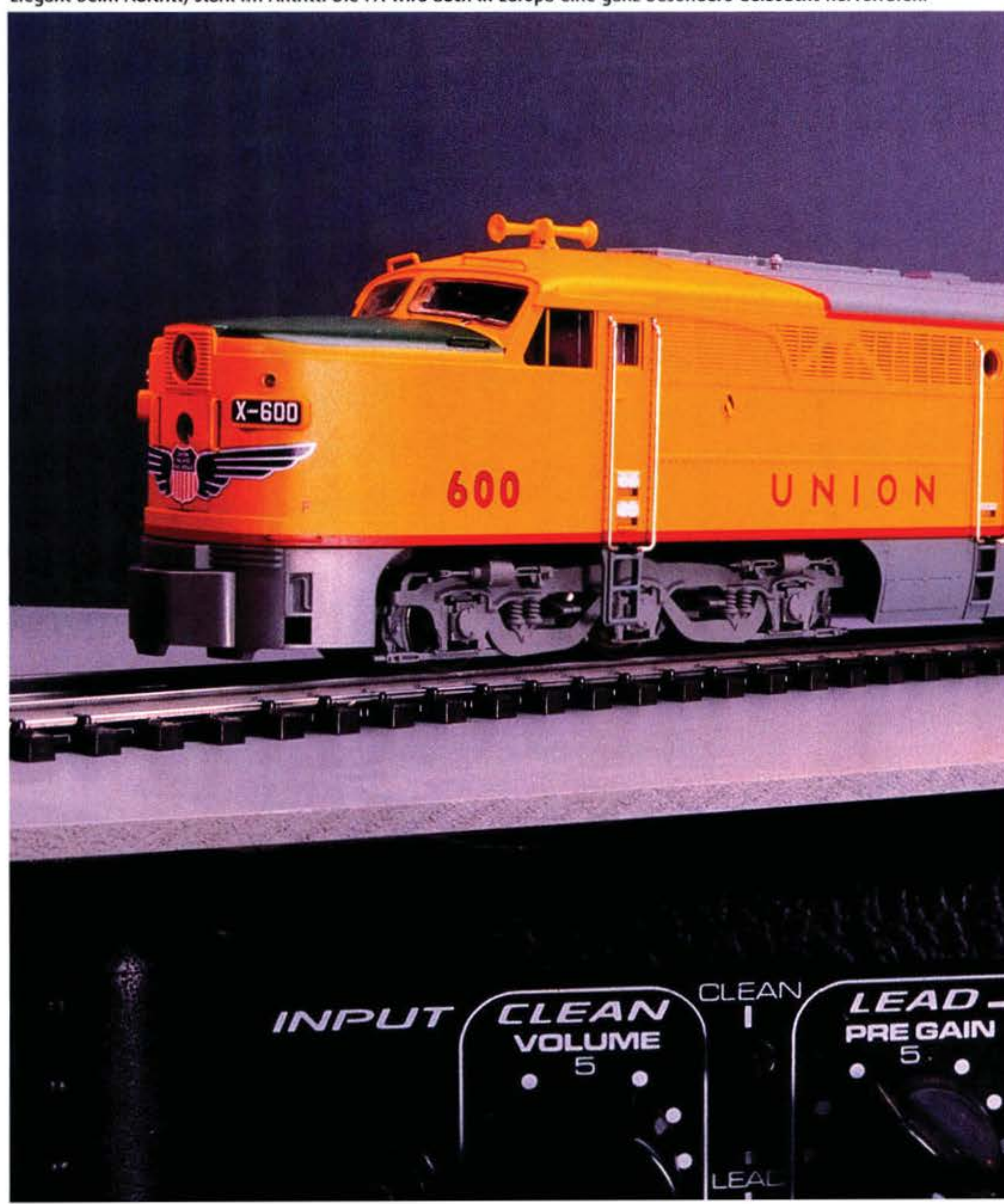
Verstärker, so lautet die Übersetzung für Public Adress, und PA heißt in Musiker-Kreisen die Kurzform. Dass Märklin seiner PA einen Sounddecoder spendiert, versteht sich angesichts der musikalischen Verwandtschaft dann auch von selbst.

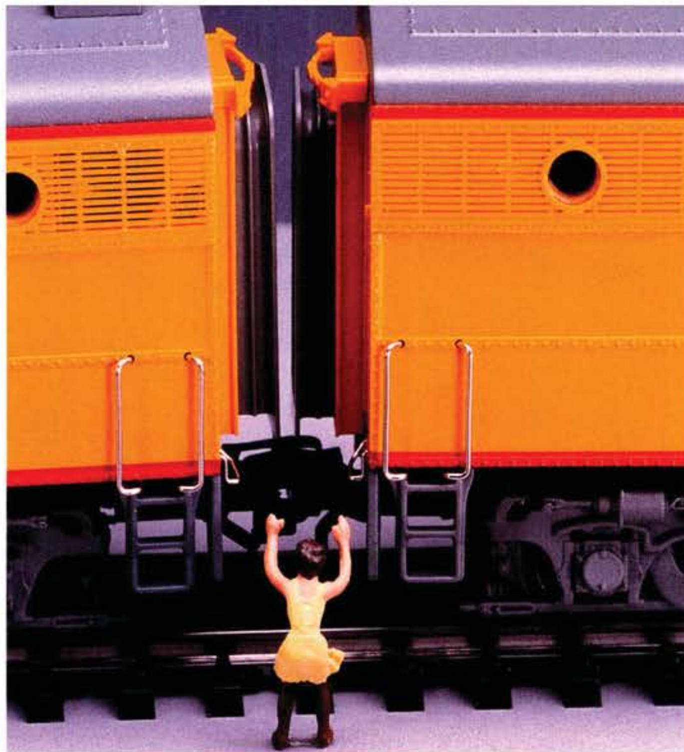
Selten dürfte eine Diesellokomotive einen so formschönen Körper wie die PA der American Locomotive-Company (Alco) besessen haben. Das „P" in der Modellbezeichnung steht für „Passenger", das „A" für „A-Unit", also für eine Lok mit Führerstand. Das elegante in einer wuchtigen Schnauze mündende Design, dessentwegen die PA von den Fans Glamour Girl getauft wurde, entstand 1946 bei General Electric unter der Regie des Designers Raymond Patten und stellt eine überarbeitete Grundform der Erie-Built von Fairbanks-Morse dar.

Das konkrete Vorbild der Märklin-Maschine wurde 1947 als 994 A für den Personenzugdienst gebaut. Bereits ein Jahr später zeichnete die Union Pacific 994 A bis 997 A in 600 bis 603 um. Die zweite Serie erhielt bei Ablieferung 1949 gleich 600er-Nummern. 1955 änderte die Union Pacific (UP) die Antriebsübersetzung ihrer acht A-Units (Einheiten mit Führerstand) und sechs führerstandslosen B-Units und setzte sie fortan vor Güterzügen ein. Die Höchstgeschwindigkeit reduzierte sich von etwa 163 auf 105 km/h. 1964 erfolgte die Ausmusterung der Loks. 607 wurde 1961 zur Führerstandseinheit der gigantischen dreiteiligen Experimental-Lokomotive 80 (später 8080) mit Kohlenstaub-/Diesel-Feuerung umgebaut und so bis 1968 eingesetzt. Der Modellbahner hat also die Möglichkeit, mit seiner PA sowohl Personen- als auch Güterzüge zu befördern.

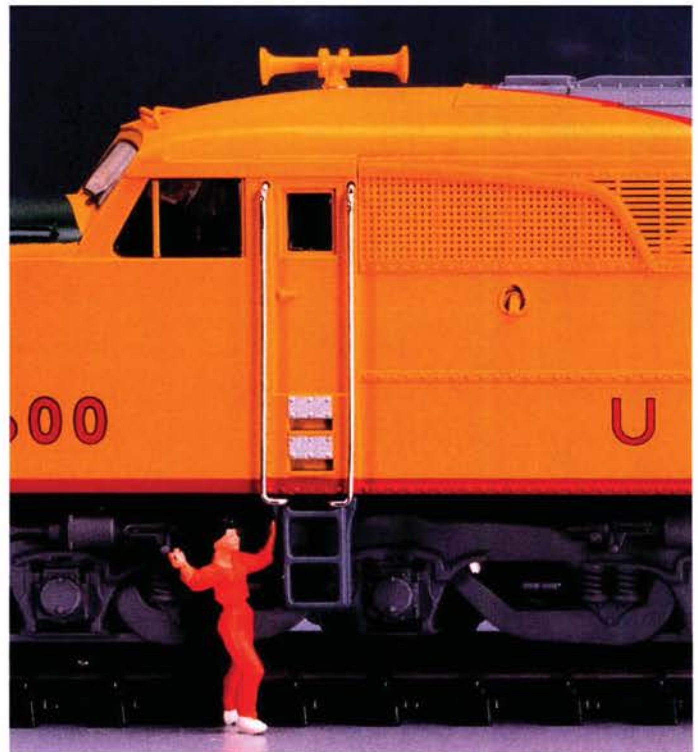
Die Werks-Einstellung des serienmäßigen Sounddecoders tendiert mit einer Maximal-Geschwindigkeit von 204 km/h im Digitalbetrieb eindeutig in Richtung Schnellzugdienst. Wem das zu hurtig ist, ändert die Höchstgeschwindigkeit am Decoder. Um den zu erreichen, drückt man vorsichtig die Klappe vor dem Ventilator hinten herunter, worauf es ein Leichtes ist, die Abdeckung vorne an- und abzuheben. Darunter findet sich die Schraube, nach deren Lösen sich das Metall-Gehäuse abnehmen lässt. Im hinteren Teil der Lok sitzt der Decoder, wo man nach guter Göppinger Sitte die Höchstgeschwindigkeit an

Elegant beim Auftritt, stark im Antritt: Die PA wird auch in Europa eine ganz besondere Gelbsucht hervorrufen.





Der geringe Abstand zwischen den gefederten Faltenbälgen lässt die beiden gekuppelten Einheiten tatsächlich wie eine große Lokomotive wirken.



Die am Auftritt posierende junge Dame lenkt den Blick von den durchbrochenen Lüftergittern, der akkuraten Beschriftung und dem Lokführer ab.

einem Potentiometer einstellt. Märklin-Digital-Bahner, die über den Tellerrand hinausblicken, fragen sich indes zunehmend, warum der Hersteller nicht endlich auf Decoder umsteigt, die sich ohne Gehäuse-Demontage umprogrammieren lassen. Im Analog-Betrieb benötigt die immer zugeschaltete Geräuschelektronik so viel Spannung, dass nur ein eingeschränkter Regelbereich zur Verfügung steht. Die Fahrleistungen sind so unbefriedigend.

Wenn man die Lok schon geöffnet hat, wird es Zeit, einen guten alten Bekannten zu begrüßen: Den mit fünfpoligem Anker ausgerüsteten Motor. Wenn er seiner Arbeit auch nicht sonderlich leise nachgeht, ist er doch ein Kraftpaket erster Güte. In der Ebene befördert die mit 787 Gramm für eine H0-Lok außerordentlich gewichtige PA mindestens 38 schwere vierachsige Schnellzugwagen (284 Gramm über die Seilrolle). In der Drei-Prozent-Steigung dürfen es noch 32, auf der Acht-Prozent-Rampe nahezu konkurrenzlose 29 Schnellzugwagen sein. Besitzer weitläufiger Anlagen werden bei diesen Zuglasten die Standfestigkeit des Motors zu schätzen wissen.

Fast überflüssig zu erwähnen, dass Nummer 600 wie das sprichwörtliche Brett auf den →



Die elektronischen Bauteile sitzen auf dem schweren Metallrahmen. Die grauen Blenden an den Seiten bestehen aus Kunststoff.

Schienen liegt und sich auch bei Höchstgeschwindigkeitsfahrten durch den 360-mm-Radius nicht aus der Ruhe bringen lässt. Trix-Bahner dürfen sich übrigens auf Radsätze mit niedrigen Spurkränzen mit Rp-25-Profil freuen. Außerdem werden die Gleichstrom-Loks mit Kadee-kompatiblen Kupplungen ausgeliefert. Da die Vorbild-Loks mit 2000 PS nicht eben übermotorisiert waren, kamen auch vor kürzeren Zügen zwei A-Units, bei mehr Anhänge-Last auch noch eine zusätzliche B-Unit zum Einsatz.

US-Fans hoffen, dass die B-Unit auch bei den Märklin-Konstrukteuren im Notizbuch steht. Wie die überragenden Zugkraft-Werte der A-Unit zeigen, bräuchte die B-Unit nicht einmal einen Antrieb. Im Neuheiten-Prospekt 2003 der Göppinger findet der Käufer stattdessen eine zweite angetriebene A-Unit, die ihren Strom von der hier getesteten Einheit erhält und nicht separat betrieben werden kann!

Der serienmäßig eingebaute, durch die Taste F1 zu erweckende Geräuschbaustein verbreitet vergleichsweise tiefe Töne, die einer Diesellok gut zu Gesicht stehen. Während im unteren Geschwindigkeitsbereich der Märklin-Motor zu dominant ist, passt das Singen des Motors bei höherem Tempo gut zu dem aufgeladenen Vorbild. Bei Druck auf die Taste F2 ertönt dezent ein Glöcklein, das sich beim Vorbild unter der Schürze versteckte und beim nochmaligen Druck sachte ausklingt. Mehr warnenden Charakter hat da das Signalhorn (Taste F3). Zur Tonuntermalung beginnt bei eingeschaltetem Fahrlicht der obere Scheinwerfer zu blinken. Die Fahrzeugnummern, bei UP auch gleichzeitig Zugnummern, werden beim Einschalten des Motors illuminiert. Ein leuchtendes X steht für Extra und entlarvt die Fuhre als Sonderzug.

Die Detaillierung verrät den Kunstrukteur als Fan dieser Diesellokbaureihe. Von den scharfen und tiefen Gravuren am Metall-Aufbau über die in korrekter Größe vorhandenen Niete streicht der Blick zu den durchbrochenen Gittern in den Seitenwänden. Die Blende besteht aus eingefärbtem Kunststoff, was aber erst auffällt, wenn man der Lok bedrohlich nahe kommt. Diese Nähe ist nötig, um

Mess- und Datenblatt

Modell Eisen Bahner

PA-1 der Union Pacific von Märklin in H0

Steckbrief

Hersteller: Märklin, Göppingen
Bezeichnung: 600 der Union Pacific
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2002/2003
Epoche: III
Katalognummer: 37610
Im Handel seit: Mai 2003
Andere Ausführungen: Trix Zweileiter-Gleichstrom
Gehäuse: Metall
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 787 Gramm
Kleinster befahrener **Radius:** 360 mm
Kupplung: Beidseitig kulissengeführte Märklin-Kurzkupplung
Normen: NEM, CE
Preis: 300 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

Elektrik

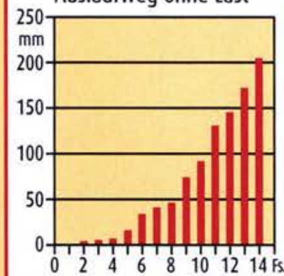
Stromsystem: Dreileiter-Wechselstrom
Nennspannung: 16 Volt
Steuerungssystem: Digital, Märklin-Motorola
Stromabnahme: Über Mittelschleifer, Masse über alle Achsen
Motor: Fünfpol-Motor
Beleuchtung: Vorne Zweilicht-Spitzenbeleuchtung, Beleuchtung der Nummernkästen zuschaltbar

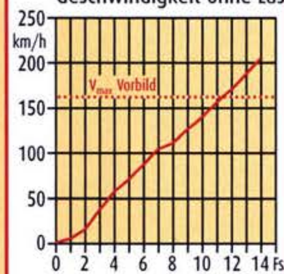
Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Stirnradgetriebe auf zwei Achsen eines Drehgestells
Schwungmasse: Keine
Haftreifen: Vier
Zugkraft:
Ebene: 284 Gramm, Zug mit 152 Achsen
3% Steigung: 222 Gramm, Zug mit 128 Achsen
8% Steigung: 203 Gramm, Zug mit 116 Achsen

Service

Gehäusedemontage: Dachhaube vor dem Dachlüfter hinten herunterdrücken, vorne abheben, versenkte Schraube lösen und Gehäuse abnehmen
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses gut zugänglich
Zurüstteile: Geschlossene Klappe für Frontschürze, 2 Originalkupplungs-Imitationen
Bedienungsanleitung: Ausführliche Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen, Ersatzteilblatt
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





Fahrwerte digital	Fs.	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1	2	-
Kriechen	1	2	-
Vmax	14	204	205
VVorbild	11-12	163	100

W = Werkseinstellung, **Fs.** = Fahrstufe, U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Kupplung	20015	230	230
Drehzapfenabstand	10414	119,7	120
Raddurchmesser	1016	11,7	11,8
Drehgestell-Achsstand	4724	54,3	54,3
Höhe über SO	4547	52,3	52,8
Breite	3200	36,8	37,3

Fahrwerte analog	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	6,7	58	4
Kriechen	6,4	33	1
Vmax	16	222	218
VVorbild	14	163	100



Durch das fein geätzte Abdeckgitter sieht man die Ventilatorschaufeln. Konturenscharf gerieten die Übergänge des mehrfarbigen Drucks.



Ein Druck auf den hinteren Teil der Abdeckung, diese muss man vorne anheben. Darunter findet sich dann die Gehäuse-Schraube.

die passgenau eingesetzten Fenster zu würdigen.

Eine Schau ist der durch ein hauchfein geätztes Gitter abgedeckte Dachlüfter mit dem separat eingesetzten Lüfterrad. Selbstverständlich wurden alle Griffstangen freistehend ausgeführt, wenn auch die Löcher etwas groß ausfielen. Die Blenden der massiv aussehenden Drehgestelle bestehen aus Kunststoff und gefallen durch separat angesetzte Luftbehälter und zahlreiche fein gravierte Details. Damit die PA auch mit vorne angehängtem Zug den ausgerundeten Winkel, sprich, den 360-mm-Radius meistert, mussten sich die Konstrukteure eine spezielle Kurzkupplungskulisse einfallen lassen. Die Kulisse der Kupplung lagert in einer weiteren, an der die Schürze sitzt. Letztere schwenkt nur dann aus, wenn die Lok enge Radien befährt und einen Zug befördert. Ohne Anhängsel ruht die Schürze (engl. Pilot) still und starr mit minimalem Spalt unter der wuchtigen Schnauze. Die Lücke in der Schürze kann vorbildgerecht durch ein Steckteil geschlossen werden.

Fein detailliert und doch robust: Märklins PA

300 Euro war der höchste Preis, den wir für die A-Unit ermittelten. In Anbetracht des ebenso gewichtigen wie soliden und trotzdem fein detaillierten Äußeren sowie des robusten und zugkräftigen Antriebs und unter Berücksichtigung des serienmäßigen Sounddecoders geht der Preis noch in Ordnung. Für die angesprochene, ebenfalls angetriebene zweite A-Unit mit anderer Betriebsnummer, aber ohne Soundbaustein sind nochmals etwa 160 Euro über die Ladentheke zu reichen. Für zusammen 460 Euro erhält man also die hübscheste Versuchung, seit es Diesellokomotiven gibt, und die außerdem noch zugkräftiger als der zu Recht hochgelobte Big Boy aus demselben Hause ist.

Jochen Frickel

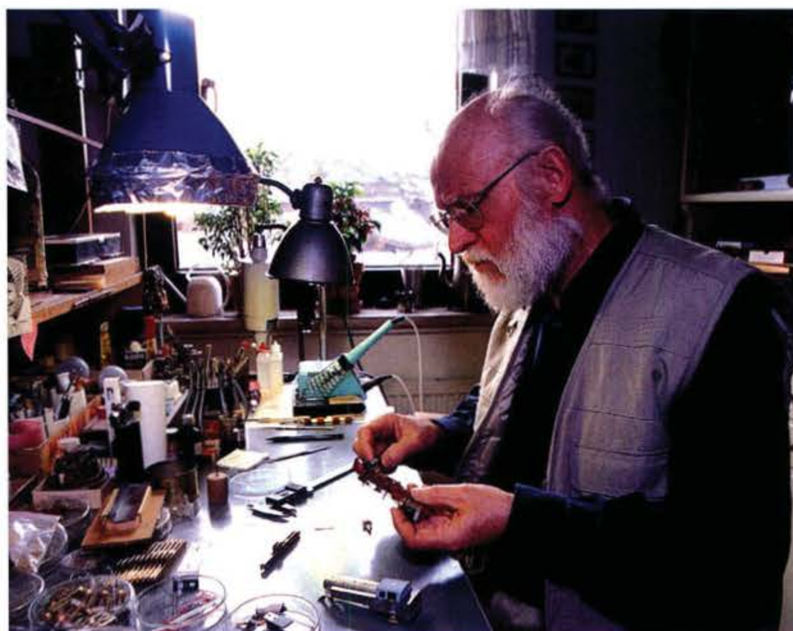
Mohrs Molli-Modelle

Von Kindesbeinen an hatte Dr. Lutz Mohr eine besondere Beziehung zur Schmalspurbahn Bad Doberan – Kühlungsborn. Seine Modelle sind auf Ausstellungen zu sehen.

Fotos (3): Sammlung Dr. Lutz Mohr



Eine beachtliche Technik stand auf der von Mohr senior und Freunden erbauten H0-Anlage schon 1952 zur Verfügung, am Fahrpult Lutz Mohr (oben). Familienfoto: Lutz Mohr, Schwester Holle, Vater Rolf Mohr und Bruder Frank, ebenfalls 1952 (von links).



Dr. Lutz Mohr in seiner Werkstatt: „Ich gehe ganz genau vor, will wissen, welche Funktion jedes Teil und jedes Rohr an der Lok hatte."



Der väterliche Auftrag spornte den späteren Regelungstechniker zu höchster Vorbildtreue an, hier bei 99 312 und einem Molli-Zug der DRG-Zeit.

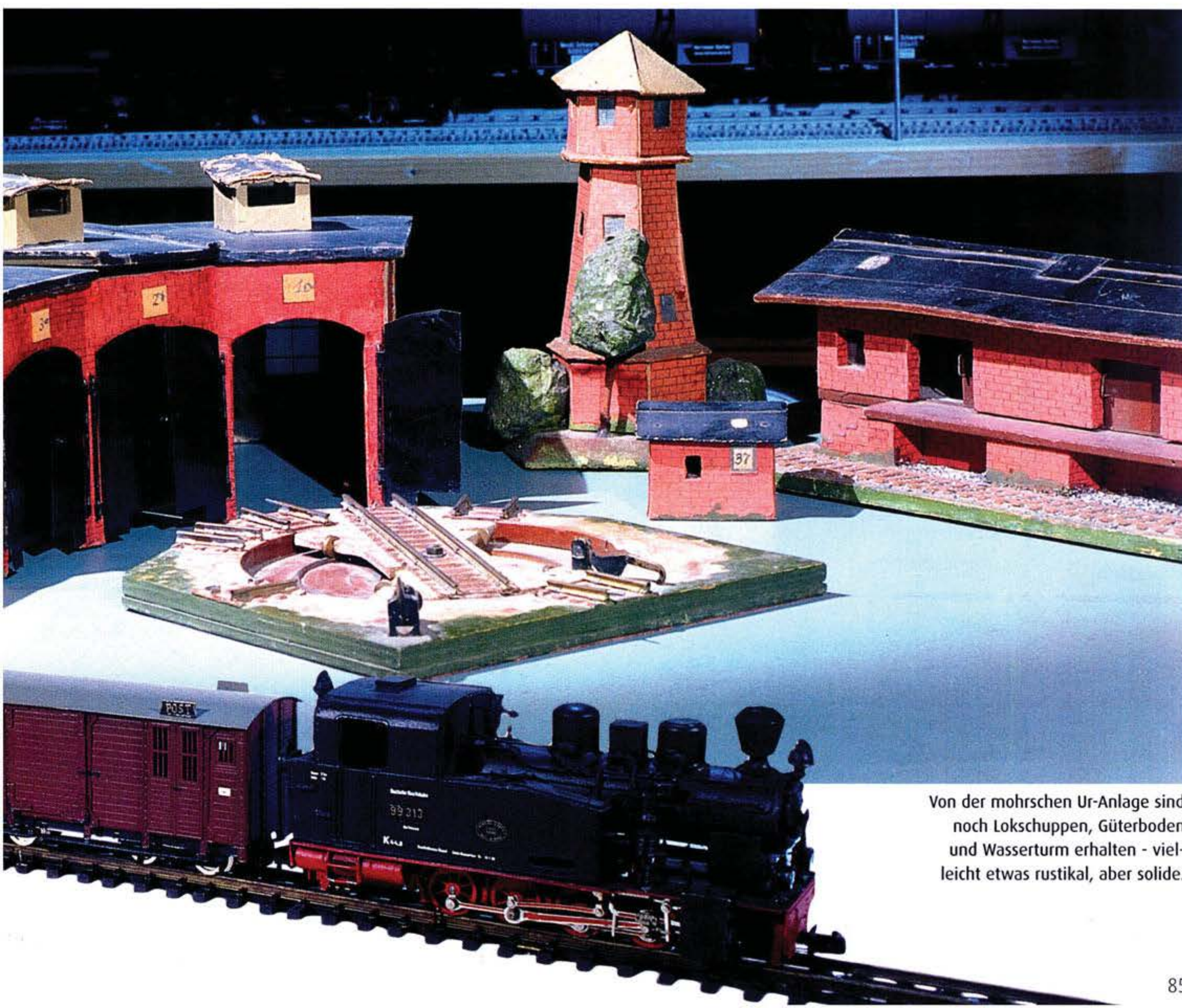
„Kümmere du dich mal um den Molli!" Mit dieser Aufforderung an seinen Sohn Lutz beendete Dr. Rolf Mohr für gewöhnlich das Gespräch mit seinen Kindern. Der Zahnarzt und bekannte Numismatiker aus Bad Doberan hatte klare Erziehungsprinzipien. Eines davon war die Unterstützung sinnvoller Beschäftigungen mit bestimmten Objekten und Wissensgebieten, um den Nachwuchs von klein auf an selbstständiges Denken und Handeln zu gewöhnen. So sollte der jüngere Sohn Frank der Geschichte der Stadt Doberan und ihres berühmten Münsters nachspüren. Tochter Holle hatte feste Aufträge zur Erforschung von Fauna und Flora. Der älteste Sohn Lutz sollte sich der Bäderbahn, dem „Molli", zuwenden.

„Um was soll ich mich da kümmern?", grübelte der Junge. „Der Molli ist da und fährt tagaus, tagein!" Die Beschäftigung mit der Eisenbahn und ihrer Nachbildung im Modell war ihm durchaus nicht fremd. Vater Mohr gab den immer wieder geäußerten Wünschen seiner Söhne nach: Die ersten Güterwagen in H0, noch mit Bleirädern und Bleipuffern, wurden gekauft. Zusammen mit seinem Helfer im zahntechnischen Labor baute er aus Konservenbüchsenblech Gleise und Weichen. Doch das stellte er seinen Kindern nicht einfach nackt unter den Weichnachtsbaum, sondern erfüllte es mit Leben. So entstanden ein Lokschupen mit Nebengebäuden und verschiedene bahntypische Bauten nach mecklenburgischen Motiven unter seinen geschickten Hände. Sogar an eine Mehrzugsteuerung hatte er gedacht!

„Meine Eltern mussten damals alles selbst machen", erinnert sich Dr. Lutz Mohr: „Zähne sanieren und ziehen, Füllungen gießen und Prothesen anfertigen. Ich weiß noch, wie er Goldfüllungen gegossen hat. Das machte er zusammen mit meiner Mutter, meistens nachts. Bei über 100 Patienten mehrmals in der Woche ging es halt nicht früher." Die dafür verwendete Schleudergussvorrichtung benutzt der Sohn noch heute.

Lutz Mohr aber vergaß damals den Auftrag seines Vaters. Er half beim Aufbau des Heimatmuseums, baute mit an einem Tennisplatz und legte das Abitur ab. Anschließend zog es ihn zum Studium der Steuer- und Regelungstechnik nach Ilmenau. Er blieb im Fach, promovierte und doziert heute an der Universität Rostock.

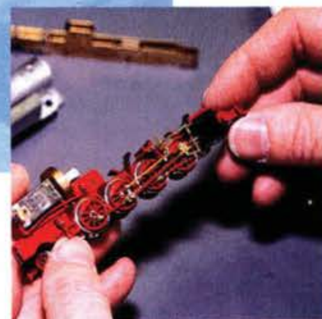
Das Hobby Eisenbahn blieb. „Die Gründlichkeit der wissenschaftlichen Forschung des Regelungstechnikers und die nach Perfektion strebende Filigranarbeit des Zahnarztes sind zwei gute Voraussetzungen", resümiert der heute 63-Jährige. Er →



Von der mohrschen Ur-Anlage sind noch Lokschuppen, Güterboden und Wasserturm erhalten - vielleicht etwas rustikal, aber solide.



Mit der „Pico-Express-Locomotive" sowie selbstgebauten Wagen und Gebäuden begann Lutz Mohrs Hobby.



Die Spurweite des Vorbildes erfordert Kompromisse, Dr. Lutz Mohr baut in H0e. Das Fahrwerk der 99.32 ist kompletter Eigenbau.

stieß auch auf manche Ungereimtheit: „Die Vorlaufachse der mecklenburgischen T4, meiner Lieblingslok, wird in der Literatur stets als Adamsachse beschrieben. Aber das stimmt nicht: Sie hatte ein Krausssches Drehgestell!", und zeigt sein nach Originalzeichnungen rekonstruiertes Modell dieses Lenkgestells im Maßstab 1:20. Später fand er im Berliner Museum für Verkehr und Technik unter der preußischen T9.3 eine Bestätigung.

Er weist auf eine lange Reihe eingebundener Zeitschriften auf dem Wohnzimmerschrank: Alle „Modelleisenbahner" von Anfang an! Er fügt hinzu: „Die Unterstützung dieses Hobbys durch meinen Vater und seine technische Laborausrüstung weiß ich wohl zu würdigen."

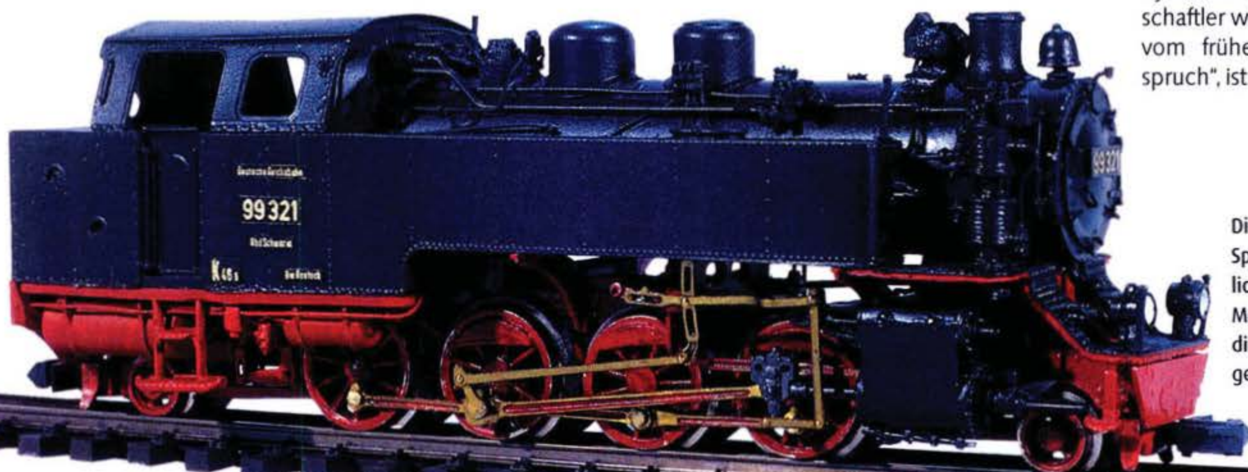
„Kümmere du dich um den Molli!" Früher Auftrag zur Heimatforschung

Eines Tages in den 90er-Jahren wurde der Auftrag seines inzwischen verstorbenen Vaters urplötzlich aktuell: Der „Molli", die Schmalspurbahn nach Kühlungsborn, sollte eingestellt werden! „Kümmere du dich um den Molli!" - die Worte erhielten eine fast prophetische Bedeutung.

Dr. Lutz Mohr begann 1985 damit, die Vorbilder im Maßstab 1:87 nachzubauen und der Öffentlichkeit bei Ausstellungen zugänglich zu machen. Sein Freund Klaus Grosche wirft ein: „Wenn es nur der schlichte Nachbau der Fahrzeuge wäre. Nein! Lutz baute Urmodelle, formte diese in Silikonkautschuk ab und probierte verschiedene Weißmetalllegierungen, bis der Guss perfekt gelungen war." Dr. Lutz Mohr meint: „Aber ich bin kein Kleinserienhersteller". Einige Lokgehäuse auf seinem Schreibtisch lassen Zweifel aufkommen. „Nun ja", räumt er ein, „Es gibt einige wenige Freunde, die für ihre Molli-Anlage ein Modell haben wollen. Und nicht immer gelingt ein Guss auf Anhieb. Bei dieser spartanischen Technologie muss man manchmal vier oder fünf Abgüsse machen, bis alle Details einwandfrei ausgeformt sind." Seine Frau fügt trocken hinzu: „Und wenn es nachts halb eins im Schlafanzug ist! Dann geht er in seine Werkstatt und gießt Weißmetall, wie weiland sein Vater die Goldfüllungen."

Dr. Mohr hat inzwischen einen Band „Modelleisenbahner" vom Schrank genommen. „Anfangs war es eine dünne Fachzeitschrift mit sehr anspruchsvollen Bauanleitungen und meist gut recherchierten Beiträgen. Heute ist sie fast dreimal so dick und stellt vom Inhalt her wohl eher eine populäre Hobbyzeitschrift dar. Als Wissenschaftler wünsche ich mir mehr vom früheren fachlichen Anspruch", ist sein Urteil.

Georg Kerber/hb



Die 99.32 mit 50 km/h Spitze gilt als die eigentliche Molli-Lok. Dr. Lutz Mohr setzt die Eleganz dieser Maschinen in 1:87 gekonnt um.

TERMINE + TREFFPUNKTE

VORBILD

DAUERFAHRBETRIEB

Fahrten beim Moorexpress Osterholz-Scharmbeck - Bremervörde - Stade, Mobi-Tour, Tel. (04281) 94411, immer Fr bis So.

Museumseisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf, alle Wochenenden, Sa 05.07. Schlemmer-Express, Deutscher Eisenbahn-Verein, PF 1106, 27300 Bruchhausen-Vilsen, www.museumseisenbahn.de

Fahrtage auf der Dampfkleinbahn Bad Orb - Aufenauer Berg, Kurdirektion Bad Orb, www.bad-orb.de/dampfkleinbahn, Tel. (06052) 8383, alle Sonntage, auch Do 19.06.

Brohltal-Schmalspureisenbahn in 56651 Niederzissen, immer Di, Do, Sa, So und feiertags, vom 19.06. bis 06.07. mit Mallet aus dem Harz, Sa 05.07. Mondscheinfahrt, www.vulkan-express.de, Tel. (02636) 80303.

Parkeisenbahn Dresden, täglicher Fahrbetrieb, Sa 12.07. Museumssommernacht, Fahrten bis 24 Uhr, www.parkeisenbahn-dresden.de, (0351) 4456795.

Fahrtage Kandertalbahn Kandern - Haltingen, jeden So, www.kandertalbahn.de, Tel. (07626) 972356.

Berliner Parkeisenbahn, Regelbetrieb Di - Do, www.parkeisenbahn.de, Tel. (030) 5389260.

Dampfzug-Museumsbahn in der Bretagne in F-2250 Paimpol, Juni bis September, www.vapeurdutrieux.com (frz. u. engl.)

Museumsbahn und Eisenbahnmuseum Merzig-Losheim, immer Di, Do, So 11 - 17 Uhr, mit Modelleisenbahn im Bahnhof in 66679 Losheim am See, Tel./Fax (06872) 887478.

Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, geöffnet Mi, Fr 10 - 17, So, feiertags 10 - 15 Uhr, Fahrbetrieb So, feiertags, (5)

Fahrbetrieb auf der Wutachtalbahn Zollhaus Blumberg - Weizen, www.wutachtalbahn.de, Tel. Stadt Blumberg (07702) 51200, 8 - 12 Uhr.

Do 19. 06.

Städte-Express-Dampfzug Ulm - Nürnberg mit 01 519, (2)

Sa 21.06.

Dampflokseminar in Lengerich, 50 3655 selbst fahren, (6)

Mit dem Schienenbus von Hagen über die Rheinische Eisenbahn nach Köln, DGEG-Studienreisen, E. Wedding, T/F (02364) 2103, wedding@dgeg.de

Mondscheinfahrt auf der Selketalbahn, (1)

Sa 21.06. und So 22.06.

Sonderfahrt mit 01 und 50 von Bonn Hbf nach Cheb (Tschechien), H. Kunze, R.-Zimmermann-Str. 9, 07747 Jena.

So 22.06.

Pendelfahrten mit BR 50 und dem Teuto-Express Ibbenbüren - Bad Laer und zurück, (6)

Dampfzug Braunschweig Hbf - Wolfenbüttel - Wittmar, www.vbv-bs.de, Tel. (0531) 2640340.

Stammbahnfest in Berlin, www.s-bahn-museum.de, Tel. (030) 78705511.

Metropole und Kleinstadtromantik, mit der Straßenbahn durch Essen, (9)

Fahrtage historische Straßenbahn Solingen-Kohlfurt - Cronenberg, (0202) 470251, auch So 13. und So 27. 07.

Mi 25.06. bis Mo 30.06.

Bergbahnen am Mont Blanc, (3)

Mi 25.06. bis Mi 02.07.

Bahnwandern Rhätische Bahn, (3)

Do 26.06. bis So 29.06.

Fahrtage bei der Straßenbahn in 06618 Naumburg/Saale, www.ringbahn-naumburg.de, Tel. (03445) 703002.

Fr 27.06. bis Mo 30.06.

100 Jahre Albulabahn, (3)

Sa 28.06.

Erlebnistag - Fahrt zur Oberweißbacher Bergbahn mit zwei V 180 von Berlin nach Katzhütte. www.berlin-macht-dampf.de, Tel. (0331) 6006706.

100 Jahre Albulabahn, ab Basel nach Chur mit 01 519 und RhB-Zug nach Samedan, www.nostalgie-rhein-express.ch.

Sonderzug Cottbus - Berlin - Szczecin mit 03 204, mit Stadt- und Hafenrundfahrt, LDC, Tel./Fax (035601) 56254, Ersatztermin für 14.06.

Sa 28.06. und So 29.06.

Bahnhofs- und Schützenfest in Oberrittersgrün, www.schmalspurbahnmuseum.de.

Wochenende der neu restaurierten Fahrzeuge bei der Museumstoomtram in NL-Hoorn-Medemblik, Fahrbetrieb mit Dampfzügen, www.museumstoomtram.nl

Museumsdepot Magdeburg-Sudenburg, historische Straßenbahnen, www.ignah.de, Tel. (0391) 6200311, auch Sa 26. und So 27.07.

100 Jahre Straßenbahn in Cottbus, Sa Tag der offenen Tür im Btf. Schmellwitz, So großer Fahrzeugkorso, www.stadtwerke-cottbus.de, (0355) 351101.

So 29.06.

Mit dem Schienenbus zur Eröffnung der Karl-May-Festspiele in Elspe, Fahrtstrecke Gießen - Siegen - Altenhundern, (7)

TV-TIPPS

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

- **Das Programm von SWR 3 - Eisenbahn-Romantik:**
  Sa 21.06., 14.20 Uhr: Eisenbahner Rolf Jirowetz.
  So 22.06., 16.45 Uhr: Mit Dampf in die Zukunft - Museumsbahnen in Baden-Württemberg.
  Sa 28.06., 14.20 Uhr: Trossinger Eisenbahn.
  So 29.06., 16.45 Uhr: Ferien, Dampf und gute Laune.
  So 06.07., 16.45 Uhr: Eisenbahn-Sommer 2003, Ferientipps.
  So 13.07., 16.45 Uhr: Glück auf, kleine Bahn - Wiederaufbau der Strecke Wolkenstein - Jöhstadt.
  So 20.07., 16.45 Uhr: Wuppertals Bahnen - Schwebebahn und Barmer Bergbahn.
  So 27.07., 16.45 Uhr: Bagdadbahn.
- **Eisenbahn-Romantik läuft auch freitags um 16.30 im MDR.**
- **Do 19.06., 16 Uhr,** BR3: Festival der Eisenbahn 2002 in Nürnberg.
- **Mo 30.06., 15.25 Uhr,** 3sat: Bahnen und Stadtkultur in Graz, europäische Kulturhauptstadt 2003.
- **So 06.07., 14.30 Uhr,** 3sat: Dampf rundum - Dampftreffen in Flensburg.
- **Mo 14.07., 15.25 Uhr,** 3sat: Miniatur-Wunderland Hamburg.

Mit der Härtsfeldbahn zum Stadtfest nach Neresheim, www.hmb-ev.de, Tel. (0172) 9117193.

Dampfzugfahrten mit 52 7596 im Donautal, (2)

Fr 04.07. bis So 13.07.

Dampf auf dem Balkan, (3)

Sa 05.07.

Sonderfahrt mit histor. Henschel-Obus nach Esslingen, (8)



Foto: Christian Fricke

Der Museumszug „Val du Trieux" in Paimpol in der Bretagne lädt noch bis September zu Dampfsonderfahrten ein.

Sa 05.07. und So 06.07.

Fahrtage auf der Preßnitztalbahn Jöhstadt - Steinbach, www.pressnitztalbahn.de, Tel. (037343) 80807.

Wochenende an der Jade - Draisinenfahrten im Arsenalgelände in Wilhelmshaven, www.eisenbahnfreunde-friesland.de, Tel. (04421) 569652.

So 06.07.

Fahrtag bei der Härtsfeldbahn, www.hmb-ev.de, Tel. (0172) 9117193.

Rundfahrt mit der größten betriebsfähigen Dampflok Europas von CH-Burgdorf über Solothurn - Brugg, dampflisi@bluewin.ch, Tel. (0041-79) 2570080.

Dampfzugfahrten mit Museumszug auf der Ruhrtalbahn Hattingen - Wengern-Ost und zurück, (5)

Historische Straßenbahn- und Dampfzugfahrt Essen - Witten-Heven, (9)

Fahrtag historische Zahnradbahn Rorschach Hafen - Heiden (Schweiz), Bahnhof Heiden, Tel. (0041-071) 8911852.

Fahrtag bei der Muttenthalbahn Zeche Theresia, www.muttenthalbahn.de, Tel. (0177) 4938504, auch So 20.07.

Karl-May-Fahrt Radebeul Ost - Radeburg - Mit Zugüberfällen ist zu rechnen!, www.traditionsbahn-radebeul.de, Tel. (0351) 46148001.

Mit dem Schienenbus der OEF von Gießen nach Eisenach mit Besuch der Wartburg, (7).

Museums- und Fahrbetrieb im Feldbahn- und Industriemuseum Wiesloch bei Heidelberg, R. Dreher, Tel./Fax (02607) 973639.

Mi 09.07. bis Sa 19.07.

Polarkreis-Express, 100 Jahre Erzbergbahn in Schweden, (3)

Fr 11.07. bis Mo 21.07.

Vivat Viadukt - 150 Jahre Eisenbahnviadukt Altenbeken, Sternfahrten nach Altenbeken am 13.07., www.viadukt-altenbeken.de, Tel. (05255) 120013.

Sa 12.07.

Sonderfahrt Cottbus - Görlitz - Sebnitz - Bad Schandau mit ex-DR 202, Besuch bei Tillig möglich, LDC, Tel./Fax (035601) 56254.

Sonderfahrt Glauchau - Altenburg - Seelingstädt mit 58 3047, www.dampflok-glauchau.de, Tel./Fax (03763) 441309.

Tag der offenen Tür bei der Straßenbahn Jena, Btf. Burgau, Verabschiedung der Gotha-Wagen, www.jenah.de, Tel. (03641) 414330.

Sa 12.07. und So 13.07.

Öffnungstage des Berliner S-Bahn-Museums, www.s-bahn-museum.de, (030) 78705511.

Lokschuppenfest im ehem. Bw Siegen, Fahrzeugausstellung mit Gastloks, Modellbahnausstellung u. Tauschbörse, EF Betzdorf, Tel. (02734) 438580.

Feldbahn- und Sommerfest bei der Strube-Bahn Schlanstedt, www.feldbahn-schlanstedt.de, Tel. (0172) 5349229.

So 13.07.

100 Jahre 98 507, Festprogramm im Bf Ingolstadt, mit Fahrzeug- und Modellbahnschau, G. Böck, (0841) 97320, www.aek-apian.de.vu

Reviersprinter Gelsenkirchen Zoo - Gronau Landesgartenschau, www.historische-eisenbahn-gelsenkirchen.de, Tel. (0209) 499168.

Mit dem Preußenzug von Minden-Oberstadt nach Kleinenbremen und Hille, (4)

Fr 18.07.

Sommernachtsfahrt bei der Stuttgarter Historischen Straßenbahn, (8)

Sa 19.07.

Dämmerstunden im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, (5)

Mit dem Schienenbus der OEF von Gießen in die bayrische Rhön nach Bad Brückenau, (7)

So 20.07.

Fahrrad-Dampfzug „Neckartal-Express" mit 527596, (2)

Mit der 896237 von Preußisch Oldendorf nach Bohmte, (4)

Auf Meterspur durch Stadt und Flur, mit der Straßenbahn von Oberhausen nach Hattingen, (11)

Fr 25.07. bis So 27.07.

Sonderzug mit V 180331 von Berlin zur Bierwoche nach Kulmbach, www.berlin-macht-dampf.de, Tel. (0331) 6006706.

Sa 26.07.

Selketalexpress von Gernrode zum Brocken und zurück, (1)

Sa 26.07. und So 27.07.

103. Bundeswandertag in 08340 Schwarzenberg/Erzgeb., Dampfbummelfahrten auf umliegenden Bahnstrecken, www.eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de, Olaf Gläser, Tel. (0371) 3302696.

Fahrtage bei der Straßenbahn in 06618 Naumburg/Saale, www.ringbahn-naumburg.de, (03445) 703002.

So 27.07.

Pendelfahrten mit BR 50 und dem Teuto-Express Ibbenbüren - Bad Laer und zurück, (6)

Schienen-Cabriofahrt von Gernrode zum Brocken, mit Aussichtswagen, (1)

Mit dem Preußenzug von Minden-Oberstadt nach Kleinenbremen und Hille, (4)

Metropole und Kleinstadtromantik, mit der Straßenbahn durch Essen, (9)

Sa 09.08.

150 Jahre Mönchengladbach - Neuss, Sonderfahrt mit dem VT08-Weltmeisterzug, www.wk-press.de, Tel. (02166) 680122, Achtung: Buchungsschluss Mo 30.06.!

MODELLBAHN

Dauerausstellungen

Modellbahnschau in 88422 Oggelshausen am Federsee, Tel. (07582) 934028.

Modellbahnausstellung „Lok Land" in 95152 Selbitz, Hofer Str. 14, jeweils So 06., 13., 20., 27. 07., 10 - 12 Uhr, Tel. (09252) 92295.

Modelleisenbahnmuseum in 88339 Bad Waldsee, Möserweg 37, jeweils 14.30 Uhr: 25.06., 09., 23.07., Tel. (07524) 941342.

Sa 21.06.

Tag der offenen Tür bei Piko in 96505 Sonneberg/Thür., www.piko.de,

Sa 21.06. und So 22.06.

Modellbahnausstellung mehrerer Clubs in 07743 Jena, Volkshaus, Nähe Westbf., H. Kunze, R.-Zimmermann-Str. 9, 07747 Jena.

So 22.06.

Modelleisenbahnbörse in 87629 Füssen, Kurhaus, Ketzscher-Veranstaltungen, Tel./Fax (08322) 809858.

Automodellbörse in 20259 Hamburg, Hamburg-Haus Doormannsweg 12, Tel. (040) 6482273.

Sa 28.06.

Automodellbörse in 18061 Rostock, Opel Krüger, Hawemannweg 15-19, Tel. (0381) 7697579.

Sa 28.06. und So 29.06.

Internationales Spur-I-Treffen im Auto- und Technik-Museum Sinsheim, www.technik-museum.de, Tel. (07261) 929974.

Markt mit Modellbahnanlagen in 93053 Regensburg, Antoniussaal, Mühlenstr. 13, Tel. (02553) 98773.

Sa 05.07. und So 06.07.

Modellbahnausstellung des erzgeb. MEC in 09456 Annaberg-Buchholz OT Cunersdorf, ehem. Grundschule, A.-Bebel-Str. 46, Sa 14 - 18, So 10 - 18 Uhr.

So 06.07.

Kuriositäten rund um die Eisenbahn im Alten Bahnhof Lette (Kr Coesfeld), www.bahnhof-lette.de.vu, Tel. (02541) 6986.

Sa 12.07. und So 13.07.

Ausstellung des MEC in 07580 Seelingstädt, Eröffnung des neuen Vereinshauses in der Lindenstraße, Tel. (036608) 92693.

Markt mit Modellbahnanlagen in 96050 Bamberg, Forum, Forchheimer Str. 15, Tel. (02553) 98773.

Sa 26.07. und So 27.07.

Tag der off. Tür beim MBC Thüringen in Jena, S.-Allende-Platz 1, Info über H. Kunze, R.-Zimmermann-Str. 9, 07747 Jena.

Markt mit Modellbahnanlagen in 97076 Würzburg, Kürmachtalhalle, Tel. (02553) 98773.

Sa 26.07. bis So 10.08.

Vom Echtdampf zum digitalen Modellbau, Ausstellung in 93167 Falkenstein/Oberpfalz, Alter Lokschuppen, 13 - 18 Uhr, Tel. (09462) 910840.

Die häufigsten Adressen

Adressen der Veranstalter mit mehreren Terminen werden aus Platzgründen nummeriert.

1. **Freundeskreis der Selketalbahn e.V.**, c/o Heiko Fricke, Ballenstedter Str. 22, 06507 Rieder, Tel./Fax (039485) 61661, www.selketalbahn.de.
2. **Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V.**, Postfach 1127, 72001 Tübingen, Tel. (07071) 76744, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de
3. **IGE-Bahntouristik**, Ostbahnstr. 61, 92217 Hersbruck, Tel. (09151) 817200, Fax (09151)817210, E-Mail: ige-eurotrain@t-online. de.
4. **Museums-Eisenbahn Minden e.V.**, Postfach 11 01 31, 32404 Minden, www.vereine.minden.de/mem
5. **Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen**, Dr.-C.-Otto-Str. 191, 44879 Bochum, Tel. (0234) 492516, www.eisenbahnmuseum-bochum.de
6. **Eisenbahn-Tradition e.V. Lengerich**, Postfach 1233, 49512 Lengerich, Tel. (05481) 82914, www.eisenbahntradition.de.
7. **Oberhessische Eisenbahnfreunde e.V.**, Karlsbader Str. 1, 35457 Lollar, Tel. (06406) 6506, www.oef-online.de.
8. **Stuttgarter Historische Straßenbahnen e.V.**, Strohgäustr. 1, 70435 Stuttgart, www.shb-ev.de, Tel. (0711) 822210.
9. **Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft EVAG e.V.**, Zweigertstr. 34, 45130 Essen, www.vhag-evag.de

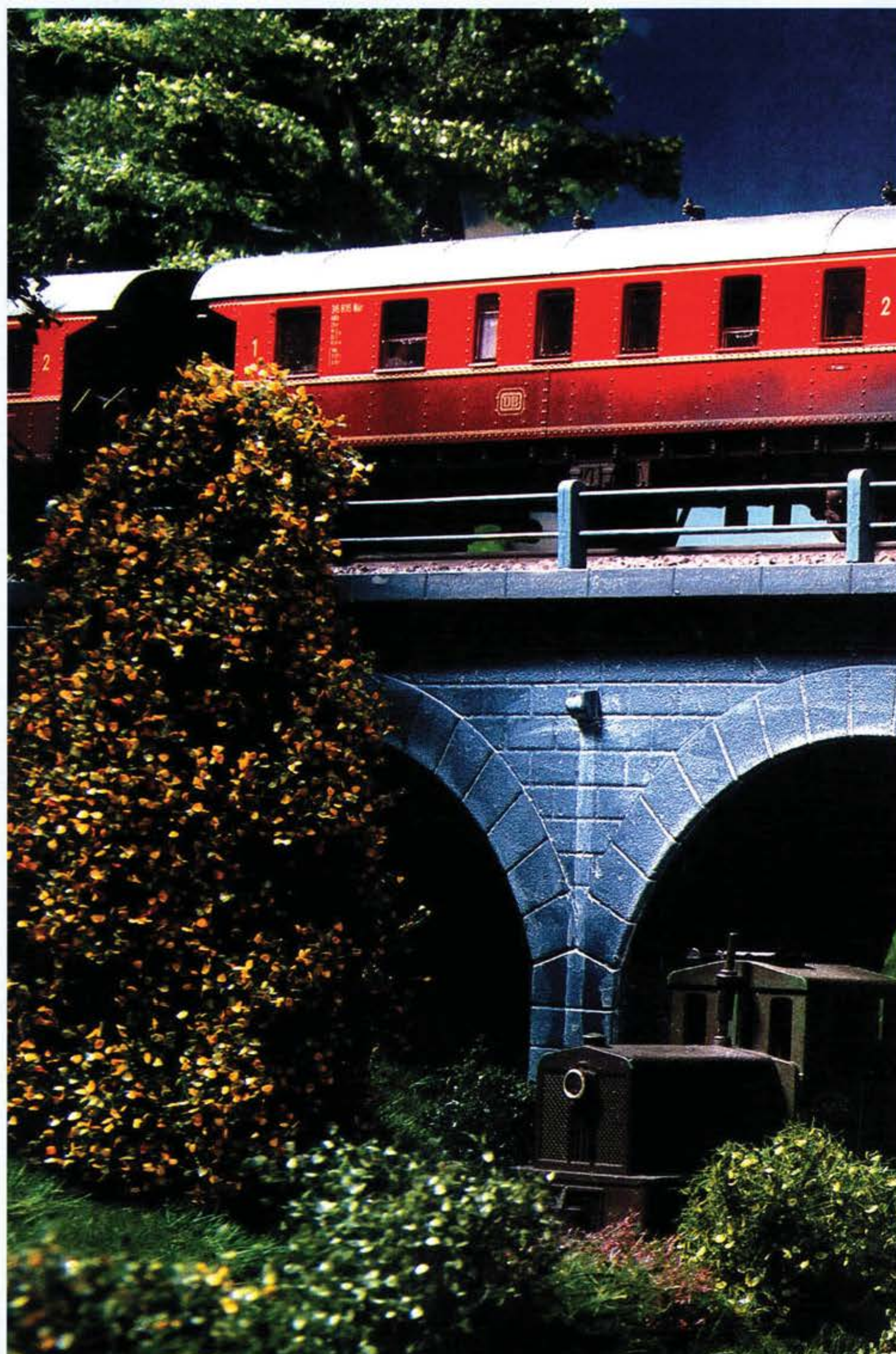
Bitte beachten Sie, dass wir Ihre Termine nur berücksichtigen können, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Termine und Treffpunkte beruhen auf Informationen der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen. Die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für die Richtigkeit der Angaben. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter kostenlos.

Also, eigentlich muss Kurt Karpinski jedes Mal lachen, wenn er aufs Vorbild für die sehenswerte Modulanlage der Modellbahnfreunde (MBF) Osterholz-Scharmbeck angesprochen wird. „Nö, eigentlich nicht", das ist zumeist seine erschöpfende Auskunft, wenn's um den Großraum Minden, die eingleisige Hauptbahn oder die angebliche Rollbockanlage geht.

„Streng nach Vorbild", erklärt der MBF-Initiator, „das stimmt schon", aber, so Karpinski weiter, gemeint ist damit die „Abwicklung des vereinfachten Nebenbahnbetriebs!"

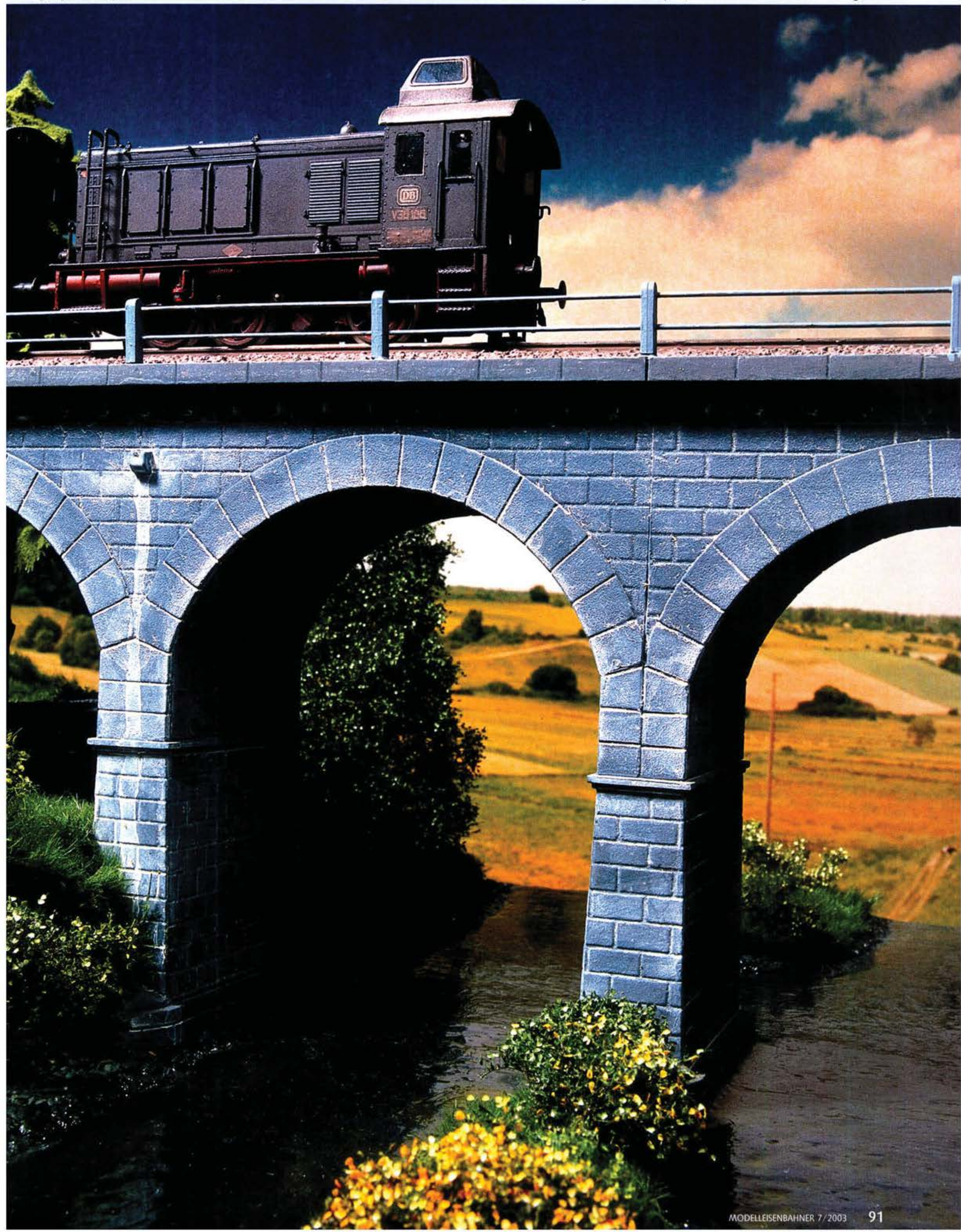
Womit wir schon beim Thema, nämlich dem der Modulanlage der Niedersachsen, wären: Eine eingleisige, regelspurige Nebenbahn mit Kopfbahnhof und meterspuriger Anschlussbahn haben die Osterholz-Scharmbecker in H0 und H0m gar trefflich in Szene gesetzt. Wovon sich Heerscharen begeisterter →

Man nehme: Ein paar Gramm Minden, etwas Mecklenburg, Hessen, eine Prise Rheinland, einen Löffel Oberpfalz, knete das Ganze gut durch und fertig ist ein 1:87-Augenschmaus.

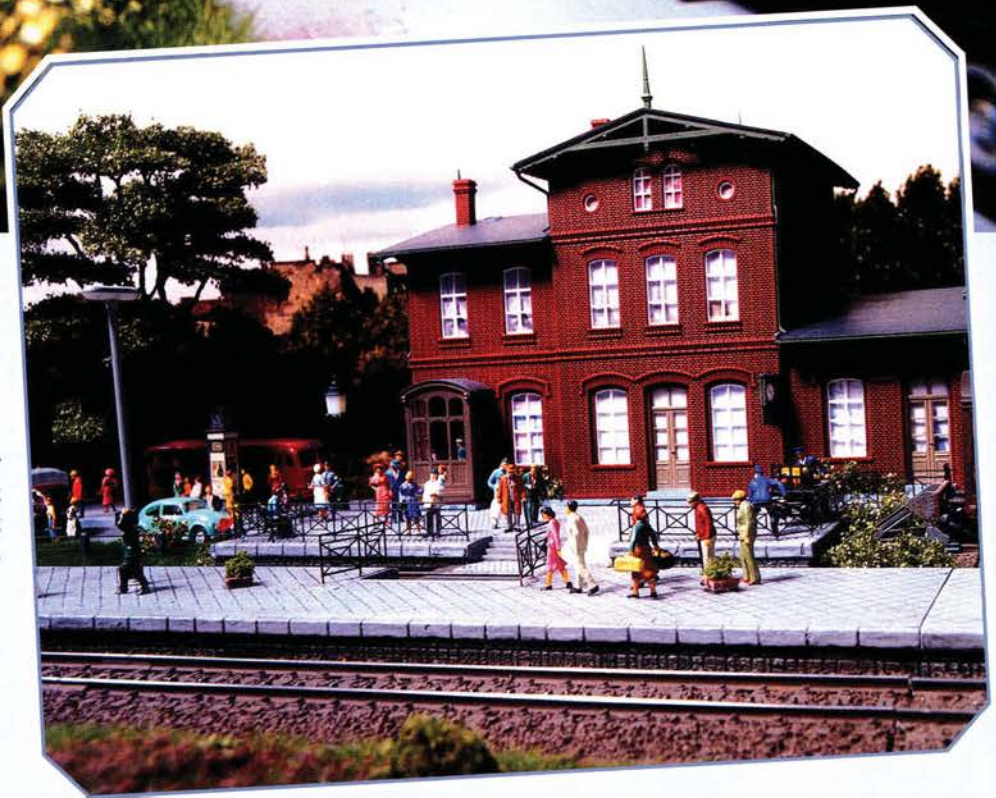


Osterbecker *Bäckerfreuden*

Anglerglück im grünen Winkel: Wenn die V36 mit ihren Nebenbahn-Donnerbüchsen über die Steinbogenbrücke rumpelt, beißen die Fische besonders gut.



Am Altburger Bahnübergang, dessen Schranken mechanisch vom Bahnhof aus betätigt werden, ist die Bundesbahn gleich doppelt präsent.



Durchgangsbahnhof Altburg: Der dezent gealterte Auhagen-Bausatz nach Mecklenburger Vorbild fügt sich nahlos ins BRD-Ensemble ein.

Modellbahn-Fans auf der diesjährigen Intermodellbau in Dortmund überzeugen konnten. Dort präsentierten die Nordlichter in Halle 8 insgesamt 32 ihrer inzwischen 40 Module.

„Kein konkretes Vorbild", versichern die Modellbahnfreunde, habe ihnen bei der Anlagenplanung vorgeschwebt, wohl aber die Quintessenz eines Nebenbahnbetriebs in den 60er-Jahren des 20. Jahrhunderts. „Nach Motiven von der Weser bis nach Süddeutschland", schmunzelt Kurt Karpinski, dessen Schmalspurfahrzeuge in der Beschriftung der Mindener Kreisbahnen einen Anhaltspunkt, aber auch nicht mehr, liefern. Was nicht minder für den Durchgangsbahnhof Altburg gilt, den dezent gealterten Auhagen-Bausatz Krakow. Der fügt sich ungeachtet des Mecklenburger Vorbilds nahtlos in das Bundesbahn-Ensemble der alten Bundesrepublik ein.

Dass dem so ist und diese vielteilige Modulanlage trotz des fehlenden einheitlichen Vorbildbezugs wie aus einem Guss wirkt, keine Selbstverständlichkeit für Teamprojekte dieser Größenordnung, hat nicht nur einen Grund.

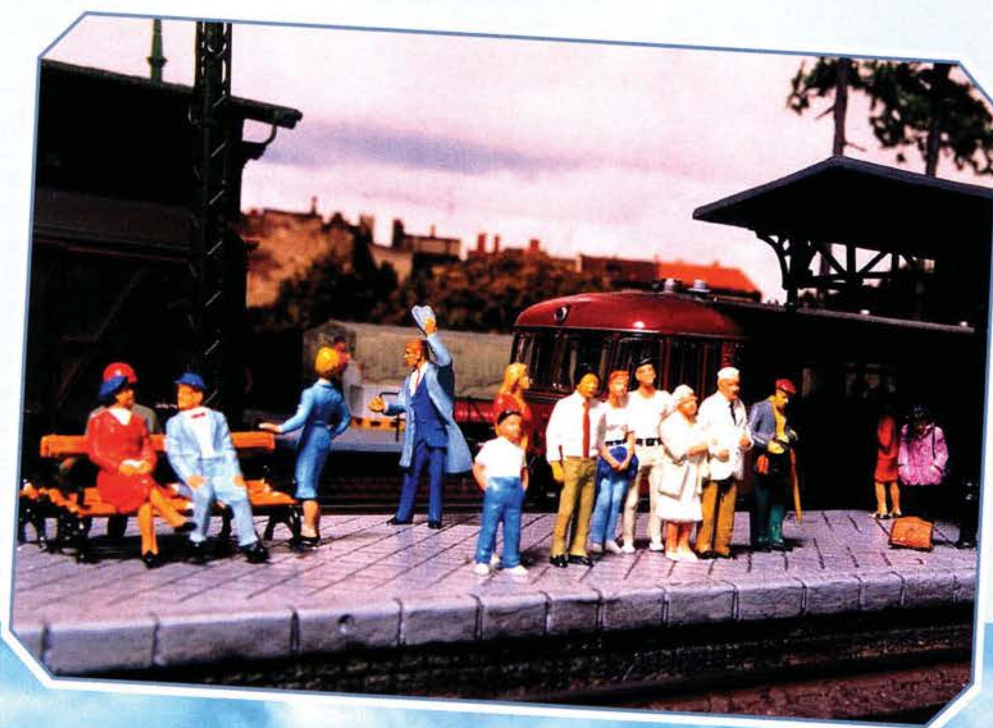
Klar, da spielt natürlich die überzeugende Umsetzung des reizvollen Nebenbahnthemas, garniert mit dem nicht minder attraktiven Motiv der meterspurigen Anschlussbahn, eine wichtige Rolle. Da sind auch die durchgängig sorgfältig eingeschotterten Gleise zu nennen, so sorgfältig gebettet, dass nicht einmal die Punktkontakte des regelspurigen K-Gleises sonderlich auffallen. Auch die kaum störend wahrzunehmenden Übergänge der einzelnen Module – „Standardgröße 90 mal 40 Zentimeter, nach eigener Norm", wirft Kurt Karpinski erklärend ein – haben ihren Anteil. Ganz entscheidend aber ist die einheitliche Landschaftsgestal-

tung, nicht zu verwechseln mit einer Einheitslandschaft.

„Für das Grünzeug bin ich zuständig", mischt sich der 23-jährige David Rehage ein. Der Zweitjüngste unter den insgesamt acht MBF-Aktiven kommt nicht von ungefähr aus dem Künstlerdorf Worpswede, auch wenn er gebürtiger Münsteraner ist. Der angehende Fotograf beweist ein ausgesprochen kreatives Händchen für die natürliche Komponente der Anlagengestaltung und verlässt sich dabei mit offensichtlichem Erfolg auf ein ganz bestimmtes Ausgangsmaterial: „Zu 100 Prozent Silflor", verrät Rehage und meint die Begrünung. Bei den Laubbaum-Rohlingen greifen die Osterholz-Scharmbecker auf Heki-Produkte zurück.

Die Nadelbäume entstehen komplett im Eigenbau: „Schaschlikspieße und Draht, mit Spachtelmasse eingestrichen und eingefärbt, mit Silflor-Nadeln bestreut", listet David Rehage die Zutaten auf.

„Silflor ist einfach schöner", bekräftigt Martin Krause, wie Kurt Karpinski MBF-Gründungsmitglied. Der gelernte Tischler, der auf der Dortmunder Messe immer wieder nach dem Geheimnis der naturnahen Begrünung gefragt wurde, schätzt →



„Beeilung, der Schienenbus fährt gleich ab", winkt Manni Rothe. Doch Else zwängt sich samt Koffer gerade erst durch die Sperre.

Das Weingut, ein Faller-Bausatz, hat bei Rebensaft-Kennern einen guten Ruf. Dem Verkosten folgt der Gangtest über die Eigenbau-Brücke.



Schön langsam: Vorsichtig wird der mit echter Kohle beladene Waggon auf den wartenden Rollwagen der Anschlussbahn geschoben.

Ausfahrt Osterbeck: Pünktlich hat der Personenzug nach Altburg den Kopfbahnhof verlassen und passiert gerade die Bw-Anlagen.

die einheitliche Wirkung hoch ein, freut sich: „Das ist genau das, was wir beabsichtigt haben!"

Doch zuvor war Krause erst einmal als Holzwurm gefragt. Die Module in offener Rahmenbauweise fertigte der gebürtige Hesse, seine Wiege stand in Wolfshagen bei Kassel, aus zehn Millimeter dickem Sperrholz mit Quertraversen. Diese dienen sowohl der Stabilisierung als auch Trassenbrettern und Landschaft als Unterbau.

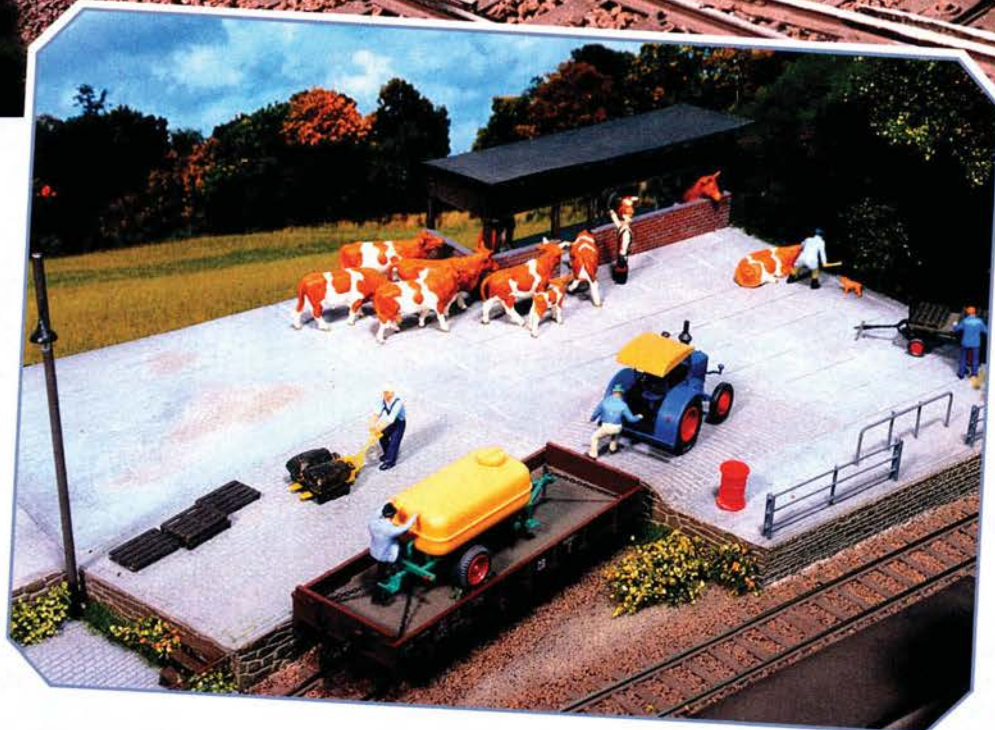
Und der Geländeboden? „Einfaches Kreppband", lautet Krauses verblüffende Antwort

Und das soll halten? „Aber ja doch", versichern Kurt Karpinski und Martin Krause wie aus einem Mund. „Einmal gehärtet mit Weißleim, sodann kommt eine dünne Schicht Gips", erklärt Krause und ergänzt: „Der Gips wird farblich behandelt, ehe die Grundschicht und schließlich Silflor folgen." Für den Boden wurden Sande und andere Streumaterialien verwendet.

Für die Haltbarkeit der Unterkonstruktion spricht auch, dass Krauses großer Viadukt, von Brückenkopf zu Brückenkopf stattliche 2,62 Meter lang, bislang alle Transporte unbeschadet überstand. „Diesen Viadukt habe ich nach einem Original in Alsfeld-Eifa an der stillgelegten Strecke nach Bad Hersfeld gebaut", gesteht der vor Jahren zum Uhrmacher umgeschulte Hesse, dass er sich noch immer der vor 15 Jahren verlassenen Heimat verbunden fühlt.

Für Werner Windhorst war und ist das Osterholz-Scharmbeck Der Fernmeldehandwerker kümmert sich gemeinsam mit Mechatroniker Jens Röhrs, ebenfalls in Osterholz-Scharmbeck geboren, um die Elektrik. „Die ist ja nicht allzu kompliziert", lacht Windhorst und verweist auf den Analog-Betrieb. „Zur Not kann den auch einer alleine bewältigen", fügt Kurt Karpinski ein, denn schließlich würden auf der Nebenbahn nie mehr als zwei Züge gleichzeitig verkehren „ mit Kreuzung im Durchgangsbahnhof Altburg." Und die Schmal-

Fotos: M. Tiedtke



Tja, da scheint nicht nur bei Bauer Piepenbrink, sondern auch bei den Schmalspurbahnern die Handarbeit wohl noch richtig gefragt zu sein.

Auf der Viehverladerampe in Osterbeck Ost herrscht schon am frühen Morgen reger Betrieb. Bulle Jonas ist das im Sitzstreik einerlei.

spurbahn verfügt ohnehin über eine Pendelautomatik.

Während der gelernte Kfz-Mechaniker Jens Röhrs, „privat bin ich aus Notwehr auf die Gartenbahn umgestiegen", auch für die farbliche Gestaltung der Schienenfahrzeuge und Hochbauten zuständig ist, zeichnet Zerspanungstechniker Detlef Seedorf für den Fahrzeugbau, nicht nur der Weinert-Modelle, verantwortlich. Die Dampfloks haben es ihm besonders angetan: „Als Kind war ich vom Rangierbahnhof in Bremen gar nicht wegzukriegen!"

Wären noch Burkhardt Rehage, der über seinen Sohn zu den Modellbahnfreunden fand, und die Jüngste im Bunde, die neunjährige Friederike Karpinski, zu nennen. Und schon ist das MBF-Team, übrigens kein eingetragener Verein, komplett.

Eine gute Mischung, die da Kurt Karpinski gelungen ist. Wen wundert's? Schließlich ist der begeisterte Modellbahner und noch immer im Tor aktive Fußballer seit 33 Jahren Bäcker. „Von klein an hatte ich Märklin", erinnert sich Karpinski, was die Wahl des K-Gleises verständlicher macht. Doch Göppinger Modelle sind auf der Modulanlage die Ausnahme: „Bei zeitgemäßen Nebenbahnloks ist das Märklin-Angebot nicht gerade üppig", bedauert Karpinski und denkt schon ans nächste Projekt: Die Bremervörde-Osterholzer Eisenbahn mit dem Bahnhof Worpswede, diesmal streng nach Vorbild! *Karlheinz Haucke*

AUF EINEN BLICK

32-teilige H0- und H0m-Modulanlage in offener Rahmenbauweise, U- (fast O-) Form

- ***Maße:*** **Zirka 30 m lang, durchschnittlich 0,4 m breit**
- ***Erbauer:*** **Modellbahnfreunde Osterholz-Scharmbeck**
- ***Bauzeit:*** **Bis jetzt 8 Jahre**
- ***System:*** **3-L.-Wechselstrom und (H0m) 2-L.-Gleichstrom**
- ***Epoche:*** **III, 60er-Jahre**
- ***Gleislänge:*** **Zirka 50 m**
- ***Gleismaterial:*** **Märklin-K-Gleis, (H0m) Shinohara**
- ***Rollendes Material:*** **Märklin, Fleischmann, Roco etc., (H0m) Weinert, Bemo**
- ***Betrieb:*** **Analog**
- ***Thema:*** **Eingleisige Nebenbahn mit Schmalspur-Anschlussbahn**
- ***Vorbild:*** **Kein konkretes; u.a. Mindener, süddeutsche Motive**



Vom harten Betriebsalltag gezeichnet, gönnt sich die Bundesbahn-44 eine vom Anlagenplaner verordnete Verschnaufpause am Schuppentor.

Stück-Werk

Die Großanlage ist längst fertig, im Kopf. Der Platz in den eigenen vier Wänden jedoch fehlt. Statt untätig abzuwarten, baut Christoph Romann schon mal Teile.

Auf bessere Zeiten zu hoffen und bis dahin von der eigenen großen Modellbahnheimanlage nur zu träumen, ist seine Sache nicht. Christoph Romann hat sich trotz akuter Platznot entschlossen, zur Tat zu schreiten: Stück für Stück entstehen so vorerst H0-Anlagenteile, die einer künftigen Vereinigung entgegensehen.

Wichtigste Voraussetzung: „Sie müssen ins Regalsystem passen", lacht Romann, dem Zwang zur räumlichen Beschränkung eine heitere Note abgewinnend. Da der Platz auf dem Wohnzimmerschrank bereits mit dem winterlichen Spitzkehrenbahnhof Rennsteig (siehe MODELLEISENBAHNER, Heft 2/2003) belegt ist, stehen dem Hessen halt nur noch die Wandregale eines bekannten skandinavischen Möbel-Discounters als Stauraum zur Verfügung. Was auch die Maße der romannschen Segmente erklärt: 85 Zentimeter lang, 23 Zentimeter tief.

Und das annähernd trapezförmige Ringlokschuppen-Segment?

„So passt das hervorragend ins Übereckregal", schmunzelt der 38-Jährige. „Mit den fertiggestellten Anlagenteilen bietet sich mir die Möglichkeit, mir schon vorab etwas Dampflokatmosphäre in die Wohnung zu holen", erklärt er, um sodann noch hinzuzufügen: „Mit der Option, die Segmente später einmal doch noch in eine Anlage integrieren zu können!"

Das Prinzip Hoffnung also lebt, unverändert. Warum auch nicht? Und mit der „Herstellung auf bewährtem Rahmenunterbau aus Sperrholz mit Styroporauflage", meint Christoph Romann, sei es auch kein Ding der Unmöglichkeit, die einzelnen Anlagenteile dermaleinst zu einem Ganzen zusammenzufügen.

Und bis dahin regiert eben auch im Hause Romann der Grundsatz: Teile und herrsche. Wenn schon nicht über ganze Miniaturwelten, dann halt über Ausschnitte derselben, die bei Bedarf hervorzuholen sind und ansonsten allenfalls anderen Staubfängern den Platz streitig machen.

Dass der ehedem in Darmstadt-Kranichstein aktive Museumsbahner einmal mehr die Dampflokzeit ins Modell umsetzte, überrascht nicht. Ebenso naheliegend ist es, dass sich Christoph Romann als Bühne für seine umgebauten oder zumindest dezent gealterten Maschinen Teile eines Bahnbetriebswerks aussuchte.

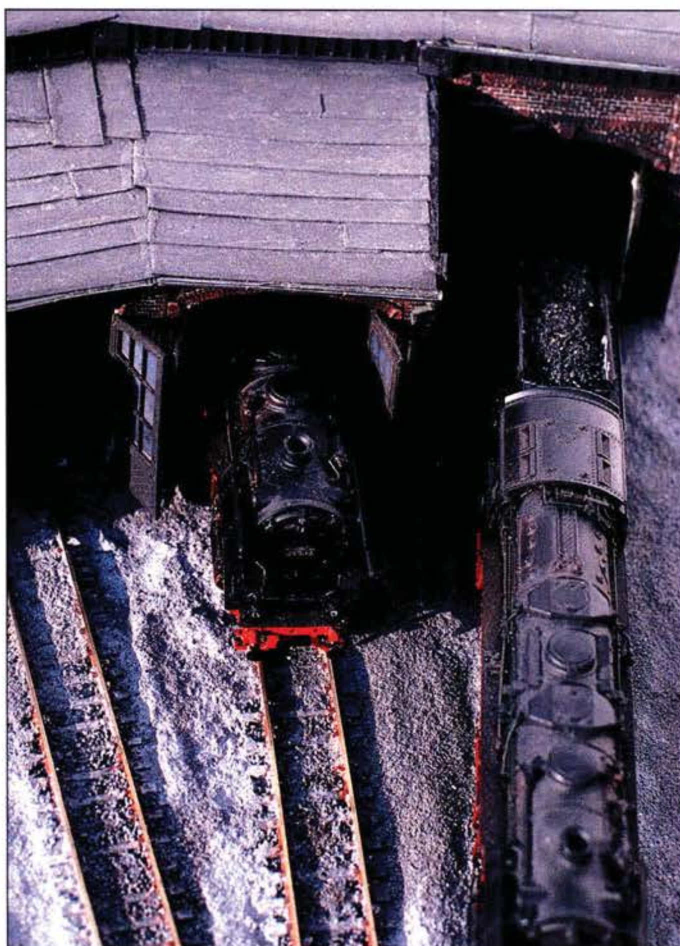
Im Gegensatz zum Bahnhof Rennsteig hat der begeisterte Modellbauer diesmal zwar kein konkretes Vorbild anzubieten, wohl aber eine genaue Vorstellung, die auch einen flüchtigen

Die 57 hat gerade eine neue Luftpumpe erhalten. Peter Pampelmus erklärt Segebert Schlosser gestenreich, dass sein gekröpfter Maulschlüssel hin ist.

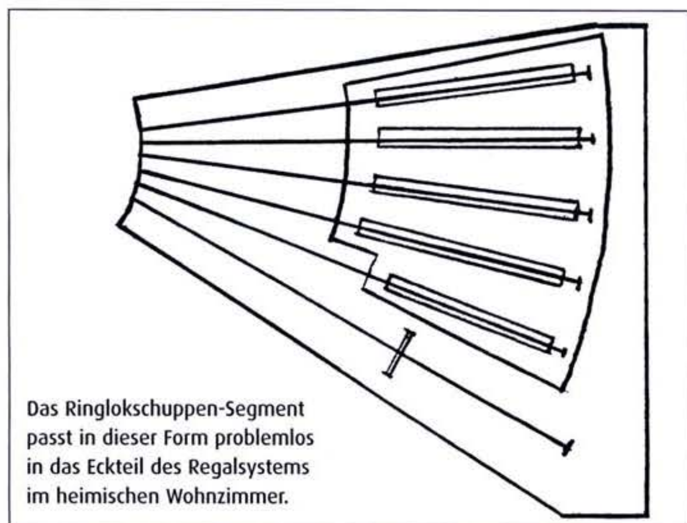
Blick auf die Großanlagenplanung Christoph Romanns erlaubt: „Lokschuppen und Behandlungsanlagen sind für ein Bahnbetriebswerk gedacht, das am Fuße einer Steigungsstrecke gelegen ist und von dem aus Schiebelokomotiven eingesetzt werden", erzählt der gebürtige Büdinger, also genau genommen ein Oberhesse.

Einmal in Fahrt, erläutert Christoph Romann die betriebstechnische Legende, die er seiner Bw-Teilplanung hinterlegte: „Die Größenordnung von Lokschuppen und Behandlungsanlagen ist auf ein kleineres bis mittleres Dampflok-Betriebswerk der Epochen III bis IV abgestimmt."

Der fünfständige Ringlokschuppen trägt diesen Vorgaben Rechnung. Eigenbau-Dach, der Gradeinteilung entsprechend geänderte Rückwände sowie die Inneneinrichtung lassen bestenfalls auf den zwei- →



Immer wieder behelfsmäßig ausgebessert: Das entsprechenden Vorbildern abgeschaute Eigenbau-Dach erhöht den Charme des Ringlokschuppens.



Das Ringlokschuppen-Segment passt in dieser Form problemlos in das Eckteil des Regalsystems im heimischen Wohnzimmer.

Mit oder ohne Majo? Während Heizer Karl Schüppentanz und Meister Ede Eders diskutieren, fasst ihre Lok Wasser.

Anlagen-Steckbrief

Drei Teile, in offener Rahmenbauweise mit Styroporauflage

- ***Maße:*** 0,7 x 0,65 m sowie zweimal 0,85 x 0,23 m
- ***Erbauer:*** Christoph Romann
- ***Bauzeit:*** Insgesamt zirka 6 Wochen
- ***System:*** 2-L.-Gleichstrom
- ***Epoche:*** III - IV
- ***Gleislänge:*** Gesamt 8,6 m
- ***Gleismaterial:*** Roco-Line-Flexgleis
- ***Rollendes Material:*** Roco, Piko, Fleischmann, Liliput, Klein-Modellbahn
- ***Betrieb:*** Analog
- ***Anlagenthema:*** Behandlungsanlagen und Ringlokschuppen für mittelgroßes Dampflok-Bw
- ***Vorbild:*** Kein konkretes

ten Blick richtig vermuten, dass es sich hier um eine Bausatzumwandlung des bekannten Vollmer-Modells handelt.

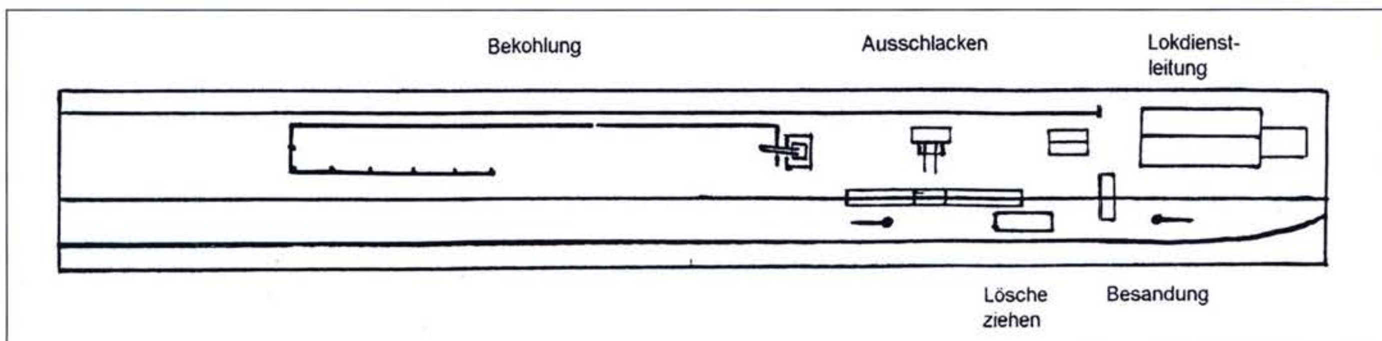
Die Schmiedeesse im Lokschuppen entstammt einem älteren Polabausatz. Die Rostfläche besteht aus transparentem Kunststoff. „Auf den habe ich einen Batzen nicht tropfendes Uhu aufgebracht", wirft Christoph Romann ein. Von unten rot eingefärbt, oben um die imaginäre Schmiedekohle schwarz angestrichen, wirkt das Ensemble dank einer installierten Glühbirne fast wie ein echtes Schmiedefeuer. Über eine noch realistischere Darstellung mit Flackerlicht denkt der Modellbauer bereits nach.

„Die Bekohlung mit Drehkran und Kohlehunten wird angenommenermaßen nur noch für Spitzenzeiten bereitgehalten", führt Romann weiter aus, „aber", mit einer Handbewegung auf den Kohlebansen deutend, „in der Hauptsache bedient man sich des Fuchs-Baggers."

Während noch der Blick auf der fuchsblauen Arbeitserleichterung ruht, ist Romann schon einen Schritt weiter: „Das Ausschlacken erfolgt wie eh und je mit dem Schrägaufzug." Und, der noch unausgesprochenen Frage zuvorkommend, setzt er schnell hinzu: „Die für die Bw-Ausmaße schon etwas größere Besandungsanlage wird durch den höheren Sandbedarf der nachschiebenden Lokomotiven gerechtfertigt."

Für die Behandlungseinrichtungen verwandte Romann Bausätze von Vollmer, Kibri und Bemo. Die Gleise für die Hunte stammen von Auhagen. Als Kohlenlieferant betätigte sich Jeweha.

„Aufmerksamen Betrachtern wird vielleicht auffallen, dass eine meiner beiden 44 die 672



Auf Warteposition für die künftige Modellbahnanlage: Tiefe und Länge der Behandlungsanlagen-Segmente richten sich nach den Regalmaßen.

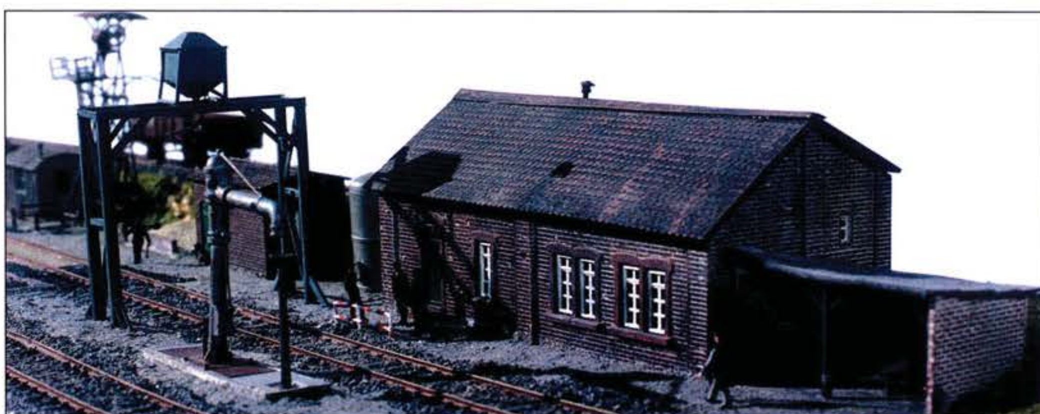
„Schon wieder Flachstellen?" Während die Lokleitung den Meister ins Gebet nimmt, hält sich Heizer Gustav Kohlenberg dezent im Hintergrund.

mit Witte-Leitblechen und Pumpen in der Rauchkammernische ist", mutmaßt Romann und ergänzt: „In dieser Version lief sie fast bis zum Ende der Kohle-44-Ära bei der DB."

Und wenn wir schon gerade bei den Dampfloks sind, sollte auch dieses Modell nicht unerwähnt bleiben: „Zu einer Zeit, als es die Fleischmann-41 noch nicht gab, entstand unter Verwendung eines Piko-41-Fahrwerks und eines zugerüsteten Revell-Kessels meine Altbaukessel-41", verrät Romann nicht ohne Stolz. Auf einen Tenderantrieb wartet der Dummy freilich noch. Doch das ist eine andere Geschichte.

Apropos Geschichten: Solche erzählt Christoph Romann liebend gern, en miniature in Szene gesetzt zumindest. Das Trio vor der Lokleitung zum Beispiel: Während der Meister am Regler wieder einmal wegen diverser Flachstellen Ärger bekommt, hält sich Heizer Gustav Kohlenberg dezent zurück.

„Auch das ist Dampflokatmosphäre", lacht Christoph Romann. *Karlheinz Haucke*



Die Lokleitung entstand aus den Anbauten des Vollmer-Lokschuppens. Das Öl-Lager ist Marke Eigenbau.



Nur noch in Spitzenzeiten sind bei der Bekohlung Handarbeit und Hunte gefragt. Sonst reicht der Fuchs-Bagger.

Fotos, Zeichnungen: Ch. Romann

MODELLBAHN AKTUELL

FLEISCHMANN ▸ *DR-41 in H0 und Behältertragwagen in N*



In persönlicher Pflege befindet sich 41275 (oben) des Bw Stralsund. Das H0-Modell der Güterzug-Dampflokomotive ist nach den DR-Regularien der Epoche III beschriftet. Der Epoche-V-Behältertragwagen (rechts) in N trägt fünf akkurat bedruckte Behälter der Münchner Spaten-Brauerei.



BRAWA ▸ *DB-Doppelwagen in Grün*



Die zum Einsatz mit dem Triebwagen ET 65 gebauten Doppelwagen Ci + Ci wü 29 wurden in den 50er-Jahren zu Zweite-Klasse-Wagen (Bild oben) hochgestuft und waren in normalen Personenzügen um die Schwabenmetropole Stuttgart zu sehen. Die feinst detaillierten H0-Modelle rollen in Epoche-III-Ausführung an. Die Ahaus-Altstätter-Eisenbahn (AAE) vermietet unter anderen Doppelwagen (Bild unten) für den Containertransport. Die Modelle besitzen einen Rahmen aus Zinkdruckguss und weisen eine Container-Aufnahme nach NEM auf.



MEHLHOSE ▸ *Multicar Typ D M 21 in H0*



Während die Nachfolger zur Teilnahme am Straßenverkehr taugten, war die mit 5 kW nicht eben üppig motorisierte Dieselameise des VEB Fahrzeugwerk Waltershausen eher für innerbetriebliche Transporte gedacht. Der Einstieg in den erstmals 1961 gebauten Typ 21 erfolgte an der Stirnseite, gelenkt wurde mit den Füßen. Das Kunststoff-Modell wird in mehreren Farben geliefert. Info: Fa. Harold Mehlhose, Dresdenerstr. 26, 02994 Bernsdorf O/L, Tel./Fax (035723)20409.

BREKINA ▸ *Goggo-Straßendienst-Pickup in H0*



Ein putziges Fahrzeug ist der Goggo-Pickup (Bild), der wie der Ford-Transit-Kombi als Straßendienst-Fahrzeug anrollt. Ganz besondere Schweden-Happen stellen der Pritsche-Plane-Sattelzug mit Zweiachs-Zugmaschine und der zweiachsige Pritschenwagen dar. Im hochwertigen Top-Decoration-Programm erscheint der viertürige Volvo Amazon. In der Lanz-Edition sticht der Büssing-LS-11-Sattelzug hervor, der mit zwei John-Deere-Traktoren beladen ist.

SACHSENMODELLE ▸ *Zans-Kesselwagen in H0*

Neu konstruiert haben die Zittauer den modernen Kesselwagen Zans (Bild), der zunächst als bei der DB eingestellter Epoche-V-Waggon der VTG-Lehnkehring erscheint. Der Käufer muss Entleerungseinrichtungen und Handgriffe anbringen, die mehrfarbigen Piktogramme sind aber bereits werkseitig sorgfältig und konturenscharf aufgedruckt. In den Epoche-IV- und -V-Bauzug kann nun ein zweiachsiger Wohnschlafwagen auf Basis des ehemaligen CV-32-Personenwagens eingestellt werden. Im aktuellen Einsatzbestand der DB AG befinden sich ehemalige Inter-Regio-Wagen, die nun in Regionalbahn-Lack bei DB Regio rollen. Der Niederbordwagen der Bauart X Erfurt bereichert den Epoche-III-Fuhrpark der DB.



US-Corner



Mit der Consolidation lassen sich vorbildgerecht Personen- und Güterzüge befördern.

Der Antrieb von Bachmanns Consolidation in N sitzt in der Lokomotive und erfolgt auf alle vier Achsen. Als Minimaltempo liegen umgerechnet 3 km/h bei 1,5 Volt, als Maximalgeschwindigkeit 118 bei 12 Volt an. Das Modell ist in der Lage, etwa 22 vierachsige Reisezugwagen in der Ebene zu befördern. Eine funktionsfähige Beleuchtung trägt die Lok nur an der Rauchkammertüre. Die Radsätze weisen niedrige Spurkränze auf. Vertrieben wird das Modell in Deutschland über Bachmann/Liliput.

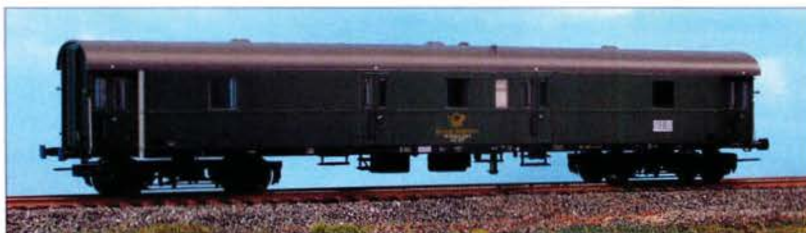
HAPO ▸ *O&K-Diesellok in 0e*



Im Maßstab 1:45 bietet Hapo eine Diesellok von Orenstein & Koppel an, deren Fahrwerk auf Wunsch Spurweiten zwischen 12 und 20 mm angepasst werden kann. Standard-Spurweiten sind 0e und 0f. Beide Achsen der aus Messing gefertigten Lokomotive werden über Zahnräder angetrieben. Bei den Motoren hat der Käufer die Wahl zwischen einem von Mabuchi und einem von Faulhaber, letzterer mit oder ohne Digitaldecoder. Info: H. Poitner, Bachfeldstr. 4, 86899 Landsberg, Tel. (08246)1552, (08246)1431.

DEUTSCHE POST COLLECTION ▸ *H0-Kriegspostwagen Post -p/21 in Epoche-IV-Ausführung*

Ein exquisites Postwagen-Modell stellte Piko mit dem Post -p/21 vor. Das 1944 gebaute Vorbild wurde zur 150-Jahrfeier des Eisenbahnbetriebs in Deutschland restauriert und steht heute im Museum für Kommunikation in Nürnberg. Neben der Bedruckung fallen besonders die feingliedrigen Drehgestelle der Bauart Görlitz auf. Info: Deutsche Post Collection, Abt. 8203, Postfach 110422, 60039 Frankfurt, Tel. (01803)246042, Fax (01803)246044.



WEINERT ▸ *Teerkocher in H0*



Der Teerkocher (Bild) besteht aus Weißmetall- und Messing-Feinguss-Teilen und wird als Bausatz geliefert. In einem separaten Set finden sich Kübel und Stampfer (Bild) als Zubehör für den Teerkocher. Der Industrie-Zaun besteht aus Messing-Ätzteilen und erreicht eine Länge von etwa 54 cm. Info: Weinert Modellbau, Mittelwendung 7, 28844 Weyhe/Dreye, Tel. (04203)9464, Fax (04203)5230.

PREISER ▸ *Heißer Hund und Glücksbringer in II*

Der Schornsteinfeger (Bild) gilt als Glücksbringer. Und Glück kann die dralle Maid (Bild), die genüsslich in einen heißen Hund, sprich Hot Dog, beißt, beim Versuch des Abnehmens sicher gebrauchen. Beide sind im Maßstab 1:22,5 gefertigt, ebenso der Weihnachtsmann, der schon mal zur Probe seine Glocke schwingt, auch wenn er zum Üben noch reichlich Zeit hat. Den richtigen Saisonstart erwischt haben dagegen der Angler mit Ausrüstung sowie die Kellnerin samt Biergartengästen, die alle gleichfalls die Gartenbahnanlage bevölkern können. Handwerker (Bild), Gerüstbauer und ein Fassadengerüst-Bausatz sorgen für Betriebsamkeit in der H0-Welt.





MODELLBAHN AKTUELL

ELECTROTREN ▸ *Post 2-a/14 in N*

Sehr gut detailliert und bedruckt präsentieren die Spanier das N-Modell des 1955 als Post -b/14,5 gebauten, später in Post 2-a/14 umgezeichneten Postwagens mit der Bahnpost-Nummer 6131. Das Zuglaufschild des in Frankfurt/Main stationierten Zweiachsers führte ihn in der späten Epoche III nach Bebra.



LEMACO ▸ *Appenzeller-Bahn-Wagen in H0m*



Die nach Lemaco-Art in feinster-Messingausführung hergestellten Vierachser der Appenzeller Bahn besitzen serienmäßig eine Innenbeleuchtung. Die Vorbilder wurden 1886 gebaut und 1942 (B 20, Bild vorne) beziehungsweise 1954 (Halbgepäckwagen BD 30, hinten) in Eigenregie modernisiert. Info: Lemaco SA, Chemin du Croset 9, Case Postale, CH-1024 Ecublens, Tel. (0041) (21)6918991, Fax (0041)(21) 6914295.

TILLIG ▸ *Persil-Gn der DRG in TT*



Aufwendig mehrfarbig bedruckt, rollt der Gn der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) mit Persil-Werbung ins Sortiment der Sebnitzer. Das Nebengattungszeichen „n" klassifiziert den Flachdachwagen als Fahrzeug mit Druckluftbremsleitung.

PIKO ▸ *Klappdeckelwagen Kmmr*

Zu öffnende Klappen besitzt das Modell des DR-Klappdeckelwagens Kmmr, das Epoche-III-Anschriften trägt. Unstillbar scheint der Durst der John-Deere-Belegschaft zu sein, denn auch der jetzt mit Mähdrescher-Werbung versehene „gedeckte Güterwagen" ist unschwer als Vertreter der Kühlwaggongattung auszumachen.



MÄRKLIN ▸ *US-Double-Door-Box-Cars*



Foto: C. Fricke

Speziell für den Transport von Autoteilen, Rohkarossen und fertigen Autos verwendeten viele US-Bahngesellschaften seit den 20er-Jahren großräumige Waggons mit je zwei großen Schiebetüren (Double-Door) pro Wagenseite. Auch für die Modelle in diesem Drei-Wagen-Set sind Radsätze mit Rp-25-Profil (Art.-Nr. 320389) und Kadee-kompatible Tauschkupplungen erhältlich.

KIBRI ▸ *Gleisstabilisator in H0*

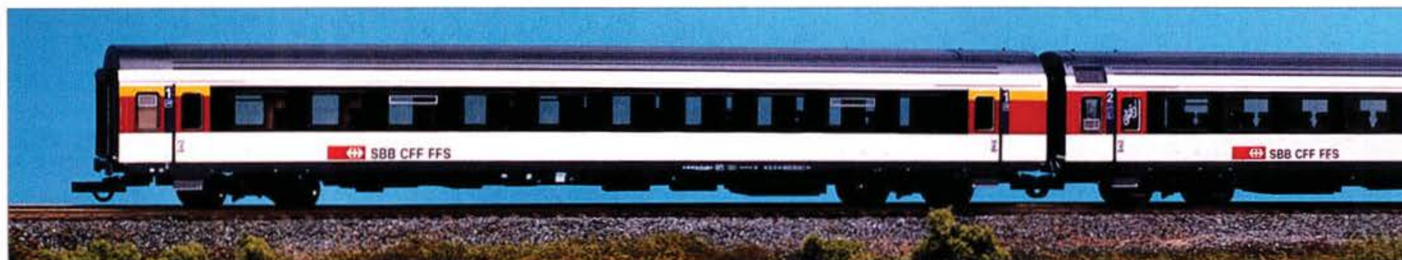

Foto: C. Fricke

Der Dynamische Gleisstabilisator DGS 62 N von Plasser & Theurer (Bild) bildet mit dem Stopfexpress und der Schotterverteilmaschine einen „Mechanischen Durcharbeitungszug" (MDZ). Arbeiten am Gleisbett könnte der H0-Bahner beispielsweise im Backstein-Bahnhof Blankenberg ausführen. In einer alten Fabrikhalle findet ein Theater eine Heimstatt. Mit im Set „Theaterhaus im Lerchenhof" enthalten ist auch ein Stadthaus. Noch etwas früh dran ist der Unimog U 2400, der mit zwei Anhängern auf den Beginn der Rübenkampagne wartet. Der Unimog trägt nun wie das Vorbild einen überarbeiteten Kühlergrill.

ROCO ▸ *DB-44 und SBB-Wagen in H0*

Nach der Epoche-IV-Version erscheint die DB-44 nun als kohlegefeuerte Epoche-III-Lok (Bild rechts). Selbstverständlich werden auch bei diesem H0-Modell Lok und Tender angetrieben. Bonjour Tristesse heißt es nun bei den Schweizer EW-IV-Schnellzugwagen (Bild unten). Farbe ins Bild bringen neben dem SBB-Logo die bunt abgesetzten Tür-Bereiche. Im exakten H0-Maßstab erscheinen zunächst reine 1.- und 2.-Klasse-Wagen.





LGB ▸ *Zwei- und dreiachsige Klein-Dieselloks in IIm*



Eine liebe Bekannte kann der Gartenbahner wieder im LGB-Sortiment begrüßen. Die kleine Rangierlok V 10 hat jetzt aber serienmäßig einen MZS-Decoder an Bord, hat einen fahrtrichtungsabhängigen Lichtwechsel und ist als V 10 105 der DB beschriftet. Die dreiachsige Feldbahn-Diesellok (Bild) schlüpft ins Farbkleid der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG), trägt ebenfalls einen MZS-Decoder und ist selbstverständlich beleuchtet. Mensch, Meyer: Passend zur IVk bietet LGB über seine Extra-Händler den vierachsigen DR-Personenwagen 970-576 mit glatten Seitenwänden an. Der vierachsige ÖBB-Personenwagen B4ip-s ist nun auch in grünem Lack erhältlich.

HERPA
▸ *Audi A3 und Mercedes-E-Klasse in H0*



Audis nagelneuer A3 (rechts) hat auch im H0-Maßstab sein Rollout. Das hat die nun in Silbermetallic-Lack erscheinende E-Klasse (links) von Mercedes schon hinter sich. Der knuffige New-Mini verkleidet sich als Feuerwehrwagen des BMW-Werks Regensburg (mitte). Für mehr Schwerlastverkehr auf den H0-Straßen sorgen ein P&O-Container-Sattelzug mit MAN-TG-A-Zugmaschine und ein Scania H 96 mit Silo-Auflieger. Für die Spedition Wolter Koops rollt ein Scania-Kühlsattelzug.

MODELLBAHN AKTUELL

MODELLBAHNTREFFEN

Pilgerreise



Nicht nur in den Hallen, auch am Bahnhof Göppingens herrschte Ausnahmezustand.

● Rund 40000 Besucher aus ganz Deutschland und dem grenznahen Ausland haben am ersten Maiwochenende das 4. Göppinger Modellbahntreffen besucht. Das Meeting, das alle zwei Jahre stattfindet, veranstaltet Märklin auf 6500 Quadratmetern an sechs über die Stadt verteilten Orten. Ganz im Zeichen des Eisenbahner-Hobbys stand der Modellbahntreff, zu dem viele Fans bereits am Freitag mit Wohnmobilen angereist waren. Im Umkreis von 30 Kilometern war kaum mehr ein Hotelzimmer zu bekommen. Die 56000-Einwohnerstadt zwischen Stuttgart und Ulm war fest in Modelleisenbahnerhand. Dass sich das Verkehrschaos trotz des Andrangs in engen Grenzen hielt, war der Firma Märklin zu verdanken, die in dichten Abständen am Samstag und Sonntag ganztägig Bus-Shuttle einsetzte, um den Besucherandrang zu bewältigen. Am Göppinger Bahnhof bewunderten die Modelleisenbahnfreunde bei herrlichem Sonnenschein historische Dampfloks, darunter die S 3/6, das deutsche Krokodil E94, den Rheingold-Express und andere Klassiker im Original. In der Hohenstaufenhalle, wo sonst der Erstligist „Frisch Auf" Handball spielt, drehte sich alles um die kleine Eisenbahn. Viele Clubs zeigten hier ihre Modellanlagen, die sie aufwendig gestaltet hatten. Allein im Viadukt einer Miniclub-Anlage in der Stadthalle stecken mehr als 200 Arbeitsstunden und 3000 Euro Materialkosten. Auf große Resonanz stieß auch die Anlage der Christlichen Modellanlagenbauer, die



Foto: Michael Frick

Wenn Märklin ruft, kommt auch die große DB AG, zeigt Fahrzeuge und befördert die Besucher stilecht.



Die großen Schauanlagen waren ständig umringt von Jung und Alt.

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 35 JAHREN: So-Signale selbst gebaut



● Es waren schon immer die Kleinigkeiten, die das Flair einer guten Modellbahnanlage ausmachen, und dazu gehören auch die sonstigen Signale. So nannte man bei der DR die früheren Kennzeichen an Fahrzeugen oder am Gleis. Die AG Kleinbahnfreunde in Ahrensfelde bei Berlin fertigte mehrere solcher So-Signale in H0, und zwar nicht nur für den Eigenbedarf. Im Angebot waren eine Schlussscheibe, das Grenzzeichen So 12 und Oberwagenscheiben, dazu Loklaternen und Hemmschuhe. Ein Bezug über den Handel war nicht möglich, doch konnte man seine Bestellung direkt bei der AG abgeben. Heute undenkbar muten die Preise an: Laterne 0,35 M, Grenzzeichen 0,18 M, Zugschlussscheibe 0,30 M und ein Hemmschuh gar nur 0,15 M - Mark der DDR, versteht sich!

FULGUREX

Neue Adresse

● Die Firma Fulgurex hat Firmenform und Adresse geändert. Sie firmiert jetzt unter Fulgurex (N.G.) Sàrl, Chemin du Reposoir 16, CH-1007 Lausanne, Schweiz.

LGB

Extra-Shops und Digitales

● In Ländern, die am LGB-„eXtra-Shop-Programm" teilnehmen, sind „eXtra"-Artikel nur über die dafür autorisierten Händler erhältlich. Derzeit gibt es sie in Deutschland, Österreich, Belgien, Luxemburg, in den Niederlanden und in der Schweiz. In anderen Ländern sollten die Modellbahner beim Fachhändler die Bezugsmöglichkeiten erfragen. Die meisten aktuellen Triebfahrzeuge werden ab Werk mit einem Digital-Decoder ausgeliefert, was auf der Verpakkung durch einen silberfarbenen Aufkleber „Analog + Digital" kenntlich gemacht ist. LGB weist darauf hin, dass Lokomotiven aus früheren Serien mit derselben Artikelnummer in Bezug auf das Mehrzugsystem anders ausgestattet sein können.

Fotos (3): Giacinto Carlucci



Nichts für klaustrophobe Modellbahner – Drangvolle Enge herrschte in Göppingens Ausstellungshallen

Foto: Schumacher



Märklin-Boss Paul Adams ist stolz auf das Team der Lehrwerkstatt, das sich einen zweiten Platz sicherte.

über das gemeinsame Hobby und ihre auffällig gestaltete Anlage mit Besuchern ins Gespräch kommen wollen. Sogar ein TV-Team, das seinen Beitrag auf Vox sendet, machte hier Station. Teilweise war kaum mehr ein Durchkommen in den Hallen, so drängten sich Modellbahnfans aller Generationen, teils mit Mützen und T-Shirts im Eisenbahner-Design und den Kameras im Anschlag. In der Stadthalle, wo Märklin sich auf 300 Quadratmetern präsentierte, wurden zudem Neuheiten vieler Hersteller gezeigt und in der Eissporthalle kämpften Azubi-Teams von Märklin, Voith, Porsche und Bosch bei den Highspeed-Weltmeisterschaften in der Spur I auf 20 Metern gerader Gleistrasse um Höchstgeschwindigkeiten. Diese wurde digital bereits nach zirka zwölf Metern gemessen. Der bemerkenswerte Rekord hier: 74,6 km/h. Das Team der Märklin-Lehrwerkstatt belegte einen ehrenvollen zweiten Platz. Drangvolle Enge herrschte auch im Märklinmuseum. Für den begehrten Sonderwagen standen dort die Sammler bereits 30 Minuten vor der Öffnung an. Gleich 124 Exemplare erwarb ein Niederländer – für sämtliche Mitglieder seines Heimatclubs. Mit rund 300 Mitarbeitern war Märklin im Einsatz, um das Treffen zu bewältigen. Firmenchef Paul Adams, der erst vor gut einem Jahr in das Unternehmen kam, war begeistert von der enormen Resonanz.

Leonhard Fromm

MESSE-KALENDER

11.–14. SEPTEMBER 2003:
National Model & Hobby Show, Chicago/USA.

3.–5. OKTOBER 2003:
Modell & Hobby, Leipzig.

31. OKTOBER – 2. NOVEMBER 2003:
Modellbau Bodensee, Friedrichshafen.

14.–16. NOVEMBER 2003:
Euro Modell, Bremen.

19.–23. NOVEMBER 2003:
Schweizer Spielmesse, St. Gallen.

GARTENBAHN

Zweite Auflage in Schkeuditz

● Nachdem vergangenes Jahr bereits 5000 Besucher zum Gartenbahntreffen in das historische Straßenbahndepot Schkeuditz pilgerten, hofft die IG Modellbahn Schkeuditz auf noch größeren Zuspruch zwischen dem 27. und 29. Juni 2003. Und dafür hat sie wieder vieles organisiert, was Fans der großen Spuren aus Nah und Fern anlocken soll. Es werden über 100 private Modellbauer und Vereine erwartet, die mehr als 1000 Modelle in den Spurweiten I, Im, II, IIm, IIe und IIf zeigen. Eine große IIm-Anlage soll auch von Gastfahrern genutzt werden können. Neben anderen Attraktionen wird eine 600-mm-Feldbahn der historischen Feldbahn Dresden ihre Kreise drehen und ein Modellbauwettbewerb das Treffen abrunden. Besonders lobenswert sind die Eintrittspreise, die einen Besuch mit Kind und Kegel erlauben. Erwachsene zahlen lediglich drei Euro und Kinder nur 1,50 Euro. Infos: www.ig-modellbahn-schkeuditz.de oder IG Modellbahn Schkeuditz c/o Rainer Schaefer, Rossbergstraße 7, 04435 Schkeuditz, Tel.: 034204/65834.

Foto: Schaefer



Spreewald in Spur Im: Volkmar Schumann zeigt, wie's geht.

IMPRESSUM

VERLEGER
Hermann Schöntag

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg, Caroline Becker

ANZEIGEN
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-40
Caroline Becker
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Thomas Beller, J. H. Broers, Joachim Bügel, Peter Federmann, Christian Fricke, Matthias Fröhlich, Klaus Habermann, Jörg Hajt, Elmar Haug, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Rainer Ippen, Rolf Jünger, Georg Kerber, Jürgen Krantz, Manfred Lohkamp, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Axel Polnik, Jürgen Rech, Ralf Reinmuth, Fritz Rümmelein, Armin Schmutz, Bodo Schulz, Jörg Seidel, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

REDAKTION
MEB-Verlag GmbH
Modelleisenbahner
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

ABONNENTEN-SERVICE
MEB-Verlag GmbH
Lessingstr. 20
88427 Bad Schussenried
Telefon (07583) 9265-37
Fax (07583) 9265-39
E-Mail: abo@modelleisenbahner.de
Preis des Einzelhefts: € 3,50
Jahres-Abonnement Inland:
€ 39,40
Schweiz: sFr 76,90
EU-Länder: € 49,80
Andere europ. Länder: € 56,50
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Oberndorfer Druckerei GmbH
A-5110 Oberndorf

VERTRIEB
IPV Inland Presse Vertrieb GmbH
Wendenstr. 29
20097 Hamburg
Tel. 040/23711 - 0
Fax 040/23711 - 215
E-Mail: ipv@ipv-hh.de
Internet: www.ipv-online.de

Der MODELLEISENBAHNER erscheint monatlich. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder sonstige Unterlagen übernimmt der Verlag keine Haftung.
Bankverbindung:
Volksbank Biberach
(BLZ 654 901 30) Konto-Nr. 117 715 000.
Anzeigenpreisliste Nr. 19, gültig ab Heft 1/2002.
Gerichtsstand ist Bad Waldsee.

ISSN 0026-7422

Entdecker gesucht: Polen lockt mit Reichsbahn-Schatz

Völkerverbindende Dimensionen hat das Reichsbahn-Erbe, das vorbildlich im Nachbarland Polen gepflegt wird. Viele ungeahnte Schätze gilt es zu entdecken.


Foto: R. Wirtz



Foto: B. Wollny

Die Antreiber aus Heidenheim

Am Fuß der Schwäbischen Alb baut Voith seit über 70 Jahren Strömungsgetriebe für die ganze Welt.

Außerdem

Dampf-Folklore

Allemal eine Reise wert: Die Museumstoomtram in Hoorn-Medemblik in den Niederlanden dampft.

Herrenhausbau

Mit weiteren Maßangaben und Zeichnungen macht Klaus-Dieter Adomat den Modell-Nachbau perfekt.

Nachtfahrten

Ausgeschlafen, nachts reisen: Zugbildung im Modell für vobildgetreue City-Nightline-Garnitur.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

Das August-Heft erscheint am **16. Juli** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch

Blecherner Pflegedienst

Was tun, wenn Kostbarkeiten aus Blech kränkeln? Die Firma Richter aus Nürtingen ist darauf spezialisiert.



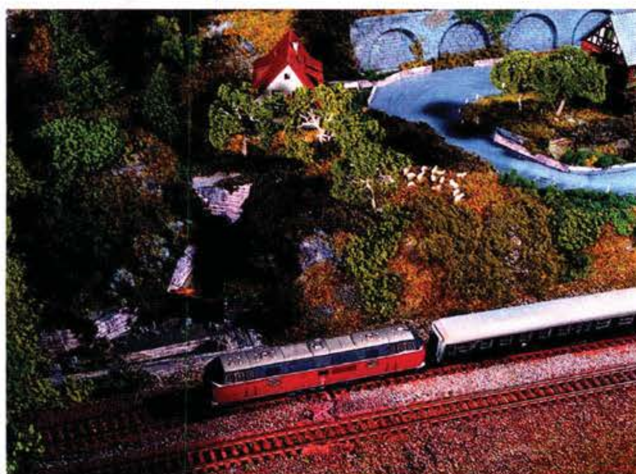
Foto: R. Seufert

Entwicklungshilfe: Schweriner Ungarn

Hochwillkommen nach Kriegsende: Dampfloks der BR 424 halfen in Schwerin.

Trio im Miniclub-Baufieber

Was in Z machbar ist, zeigen die drei Belgier Patrick, Alain und Jan, kurz PAJ.


Foto: M. Tiedtke

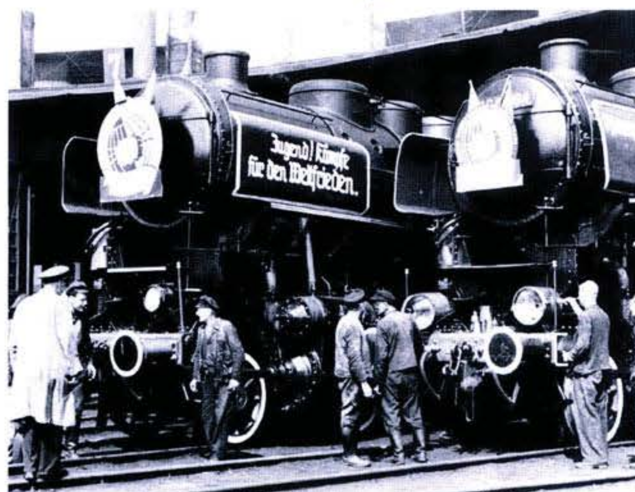


Foto: Slg. Nagel

DVD VIDEO DVD VIDEO DVD VIDEO DVD VIDEO DVD VIDEO DVD VIDEO







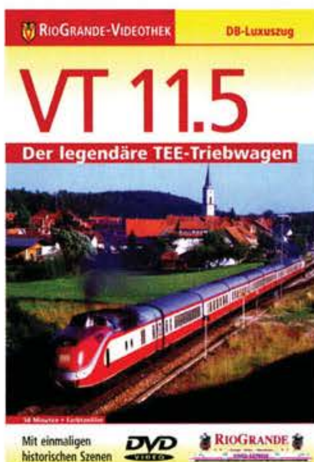
Stars der Schiene Folge 5
Die Baureihe 103
Laufzeit: 42 Minuten
DVD: Best.-Nr. 6305 • € 16,95
VHS: Best.-Nr. 305 • € 12,75



Stars der Schiene Folge 6
Die Baureihe V 200
42 Min. • Ton mit/ohne Kommentar*
DVD: Best.-Nr. 6306 • € 16,95
VHS: Best.-Nr. 306 • € 12,75



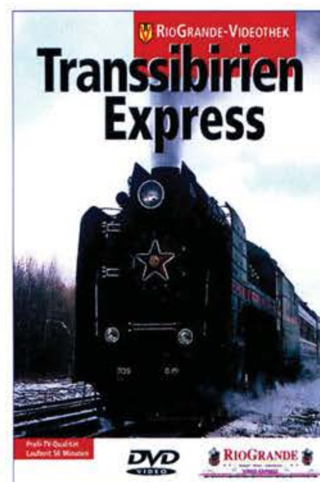
Taigatrommel
Die V 200 der DR
60 Min. • Ton mit/ohne Kommentar*
DVD: Best.-Nr. 6091 • € 22,95
VHS: Best.-Nr. 091 • € 19,95



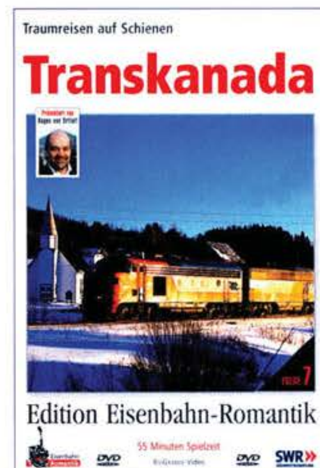
VT 11.5
Der legendäre TEE-Triebwagen
58 Min. • Ton mit/ohne Kommentar*
DVD: Best.-Nr. 6094 • € 29,95
VHS: Best.-Nr. 094 • € 24,95



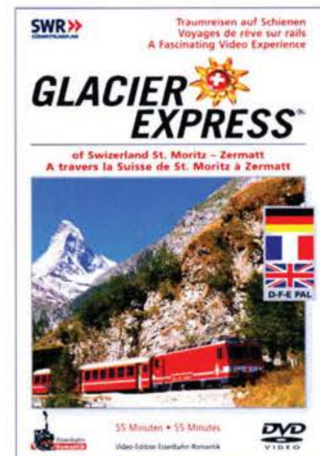
Die Harzquerbahn
Wernigerode • Nordhausen • Brocken
70 Min. • Ton mit/ohne Kommentar*
DVD: Best.-Nr. 6039 • € 22,95
VHS: Best.-Nr. 039 • € 19,95



Transsibirien-Express
Moskau – Wladiwostok/Peking
Laufzeit: 52 Minuten
DVD: Best.-Nr. 7024 • € 14,95
VHS: Best.-Nr. 1024 • € 10,00



Edition Eisenbahn-Romantik
Transkanada
Laufzeit: 55 Minuten
DVD: Best.-Nr. 6407 • € 22,95
VHS: Best.-Nr. 407 • € 19,95



Edition Eisenbahn-Romantik
Glacier-Express
55 Min. • Kommentar D/E/F
DVD: Best.-Nr. 6408 • € 22,95
VHS: Best.-Nr. 408 • € 19,95

DVD-Rabattaktion für RIOGRANDE- und Eisenbahn-Romantik-Stammkunden

Alt gegen Neu – unseren Stammkunden bieten wir eine günstige Möglichkeit, auf DVD umzusteigen. Bei der Bestellung eines DVD-Titels, den Sie bereits als VHS-Kassette besitzen, erhalten Sie 25 % Rabatt, wenn Sie mit der Bestellung das der Box entnommene Originalcover der VHS-Kassette mit einschicken. Die Kassette selbst muß nicht eingesandt werden. Fotokopien oder Cover anderer Titel können leider nicht akzeptiert werden.

Bestellen Sie per Fax/Telefon oder bei www.riogrande.de
Bestell-Hotline: 08141/5348136 Fax 08141/5348133
VGBahn/RIOGRANDE-Videothek • Pf 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck

Versandkostenpauschale € 3,00 pro Bestellung! *nur DVD